

قناة السويس

والشأن الاستعماري الأوربي

١٨٨٢ - ١٩٠٤

د. السيد حسين جلال





رئيس مجلس الإدارة
د. سمير سرحان

رئيس التحرير
د. عبد العظيم رمضان

الاخراج الفني : مراد نسيم

قناة السويس

والمنافس الاستعماري الأوروبي

١٨٨٣ - ١٩٠٤

تأليف

د. السيد حسين جلال



المركز الوطني للمكتبات والأرشيف في دولة فلسطين

١٩٩٥

تقديم

يسرني أن أقدم للقارئ العزيز هذا الكتاب عن التنافس الاستعماري الأوروبي على قناة السويس ، من الاحتلال البريطاني لمصر حتى الوفاق الودي بين بريطانيا وفرنسا في عام ١٩٠٤ . وهو من تأليف الدكتور السيد حسين جلال ، صاحب المؤلفات العديدة عن قناة السويس .

ويتعرض الكتاب لفترة من أهم الفترات في تاريخ مصر ، وهي فترة الصراع الدولي الذي احتدم بعد الاحتلال البريطاني لمصر ، واستقر وهذا بعد الوفاق الودي بين أكبر دولتين استعمارييتين في ذلك العصر وهما بريطانيا وفرنسا .

وقد تناول خطة بريطانيا لاحكام قبضتها على قناة السويس عن طريق احتواء شركة قناة السويس والسيطرة عليها ، وذلك لتأمين الطريق البحري الى الهند من الاخطار الداخلية والخارجية ، وما اثار ذلك من ردود فعل الدول الكبرى ، خصوصا فرنسا . وقد استعانت في ذلك برجل يعد من اساطين السياسة الاستعمارية وهو اللورد كرومر ، الذي نجح في فترة حكمه في مصر في تأمين قناة السويس من الدولة العثمانية من جانب ، ومن الحركة الصهيونية التي كانت تحاول الاستقرار في سيناء ، من جانب آخر .

كذلك تناول ما طرا على الموازين الدولية من تغيير ، بعد ان اصبحت القناة في يد بريطانيا ، وانتقال مركز الثقل في السياسة

البريطانية من مضائق البوسفور والدردنيل الى الاسكندرية
وبور سعيد كخط دفاعي اول عن قناة السويس .

كذلك تناول دور قناة السويس كطريق للأساطيل الحربية
للدول الكبرى ابان الثورات والصراعات المسلحة ، مثل الحرب
الصينية اليابانية ، والحرب الإيطالية الحبشية ، والحرب الاسبانية
الأمريكية ، والحرب الروسية اليابانية .

وقد اختتم ذلك بفصل أخير تناول فيه الصراع بين الدول
الكبرى حول تحديد المركز الدولي لقناة السويس ، وتعرض
للمشايخ التي ظهرت في ذلك الحين ، مثل جهود فرنسا لتدويل
القناة ، ومفكرة حرية المرور في القناة زمن السلم والحرب . ومفكرة
حياد القناة ، وقدم تحليلا لاتفاقية ١٨٨٨ ، وما وجه اليها من
انتقادات .

وقد استند الباحث في ذلك الى اوثق المصادر البريطانية
والفرنسية والالمانية ، فضلا عن وثائق القلعة وشركة قناة
السويس .

والملى أن يجد القارئ في هذا الكتاب القيم ما ينشده من متعة
وعائدة .

والله الموفق ،،،

رئيس التحرير

١ . د . د . عبد العظيم رمضان

مقدمة

بسم الله الرحمن الرحيم

والصلاة والسلام على سيدنا محمد وعلى آله وصحبه وسلم

بدأت رحلتى مع قناة السويس منذ ثلاثين عاما أو يزيد ،
جاء ذلك فى الوقت الذى كنت أعد فيه شئونى استعدادا للسفر الى
المانيا الغربية ، فى بعثة دراسية موفدا من قبل وزارة التربية
والتعليم ، للتخصص فى اللغة الألمانية . وفى ذلك الوقت وصلتنى
رسالة من هيئة قناة السويس للعمل بها . فوقفت حائرا بين هذا
وذاك ، واستقر الرأى آخر المطاف على اختيارى العمل بهيئة قناة
السويس . وقد التحقت بخدمة ادارة التحركات (قسم قياس حمولة
السفن) المكلفة بتقدير رسوم المرور فى قناة السويس . ثم شاعت
الظروف ، بعد ذلك ، أن تكون فترة عملى — بعد نكسة ١٩٦٧ —
بالاسكندرية وهناك صح منى العزم على دراسة جادة وعلمية عن
قناة السويس فى اطار الأطلاع والصراعات الدولية ، وشجعنى
على السير فى هذا الطريق كتاب أستاذنا المرحوم الدكتور عبد العزيز
الشناوى « السخرة فى حفر قناة السويس » فقد تأثرت كثيرا بهذا
الكتاب وحفزنى على الاستمرار فيها عقدت عليه العزم . فسجلت

بحثى للماجستير فى كلية الآداب جامعة الاسكندرية — فى موضوع :
« الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس » (١٨٦٩ - ١٨٨٢)
وقد نوقش فى مطلع عام ١٩٧٥ ، وحصلت به على درجة الماجستير
بتقدير ممتاز .

وقد قبيض لهذا البحث ان يحصل على جائزة المرحوم محمد
شفيق غريال ، وهى الجائزة التى تقدمها الجمعية المصرية للدراسات
التاريخية كل عام فى التاريخ الحديث .

والحقيقة نجد ان دراسة تاريخ القناة ليست بالأمر السهل ،
لتمدد الجوانب التى يتحتم على الدارس وضعها فى الاعتبار مثل :
العلاقات الدولية والاقتصادية ، واقتصاديات النقل البحرى والمركز
القانونى للقناة ، والجوانب الفنية كالحمولة ورسوم المرور
ومشاريع تطوير القناة لتلائم ظروف التطور فى بناء السفن الى غير
ذلك من موضوعات تؤثر فى تاريخ القناة .

وتاريخ القناة هو تاريخ مصر ، فلقد أعطت قناة السويس
مصر طابعاً دولياً منذ حفرها ، وكانت سبباً فى ادخال مصر فى
تيارات السياسة الدولية من أجل استغلالها والسيطرة عليها ، فهى
وان كانت قد اكسبت مصر أهمية سياسية واستراتيجية واقتصادية،
الا انها كانت فى الوقت نفسه ، لدة تقرب من قرن من الزمان ، نعمة
فى طيها نعمة على مستقبلها السياسى والاقتصادى . فلم تكد مصر
تسترد حريتها وحققها فى قناة السويس عام ١٩٥٦ ، من أجل ان
تكون مصدر رخائها الاقتصادى ، ومظهراً من ممارسة سيادتها
القومية على جزء من اراضيها ، حتى خاضت ثلاث حروب ضارية
على مدى سبعة عشر عاماً ، ودارت كلها حول قناة السويس .

وهكذا أصبحت مصر بسبب قناة السويس - منذ انشائها -
موضوع مفاوضات ومؤامرات فى السياسة الدولية ، ومن هنا كان
اهتمامى بدراسة تاريخ القناة .

وتتناول هذه الدراسة الفترة الزمنية (١٨٨٣ — ١٩٠٤)
ويعتبر من أخطر الفترات في تاريخ مصر والقناة والعلاقات الدولية ،
فهى تبدأ بالعام الأول للاحتلال الانجليزى لمصر ، وتنتهى بعام
١٩٠٤ عام الوفاق الودى بين انجلترا وفرنسا وتستغرق ربع قرن
تقريبا . وقد حفلت هذه الفترة بالاحداث الجسام سواء في تاريخ
القناة أم في تاريخ مصر وايضا بالنسبة لحركة المد الاستعماري
الأوربي صوب الشرق .

وإذا كانت قناة السويس سببا في الاحتلال الانجليزى لمصر
عام ١٨٨٢ ، فهى أيضا وراء استمرار هذا الاحتلال قرابة ثلاثة
أرباع القرن ، فقد تمسكت الحكومات البريطانية المتعاقبة باحتلالها
لمصر وقناة السويس ، مدفوعة بمصالحها الحيوية : الاستعمارية
والاستراتيجية . ووضعت انجلترا خططها لاحكام قبضتها على هذا
الطريق البحرى وتأمينه من الأخطار الداخلية والخارجية على
السواء . ولم يكن ذلك بالأمر الهين بالنسبة لانجلترا فقد واجهت
عداوات فرنسا والدول الأوروبية وقد اختارت الحكومة البريطانية
رجلا من أقدر رجالها - كرومر - لتحقيق هذا الهدف ، ونجح خلال
فترة حكمه فى تأمين قناة السويس من أخطار كبيرة، مثل محاولة
الدولة العثمانية — سلخ سيناء عن ولاية مصر (١٨٩٢) وبذلك
تصبح الحدود الشرقية لقناة السويس فى متناول الدولة العثمانية ،
والخطر الثانى جاء على يد الشركة الصهيونية فى محاولتها
الاستقرار بشبه جزيرة سيناء واتخاذ قناة السويس الحد الغربى
لمستعمرتهم ، الا ان هاتين المؤامرتين لم يكتب لهما النجاح نتيجة
لموقف كرومر . كذلك كان لكرومر دوره المؤثر فى صياغة نصوص
اتفاقية الاستانة ١٨٨٨ الخاصة بقناة السويس ، علاوة على موقفه
الصارم المتمسك بالتحفظ البريطانى على هذه الاتفاقية ، ووقوفه
ضد مؤامرة تدويل القناة . ولم يكن كرومر يهدف من هذا كله سوى
مصلحة الامبراطورية البريطانية وتأمين طريقها البحرى للهند .

وتتناول البحث تحليلا لجهود الحكومة البريطانية لاحتواء شركة قناة السويس والسيطرة عليها ، وموقف الشركات الملاحية وملاك السفن البريطانية في هذا الصراع .

كذلك كان لقناة السويس دورها الحاسم في تغيير موازين القوى في حوض البحر المتوسط بعد أن أصبحت القناة في قبضة إنجلترا وما صاحب ذلك من نبذ بريطانيا لسياسة العزلة ، ومحاولتها الدخول فيها عرف باسم « اتفاقيات حوض البحر المتوسط » لتأمين قناة السويس وأسطولها في البحر المتوسط . وكذلك انتقال مركز الثقل في السياسة البريطانية من مضائق البسفور والدرنديل الى الاسكندرية وبورسعيد كخط دفاعي أول عن قناة السويس طريقا البحري الى الهند .

كذلك فتحت قناة السويس الطريق أمام أساطيل الدول البحرية الكبرى والصغرى ، التجارية والحربية على السواء ، وانكبت التنافس الاستعماري البحري لها بينها على سواحل البحر الاحمر وشرقي أفريقيا وسواحل آسيا والاقيانوسية . كما كانت قناة السويس طريقا للأساطيل الحربية أبان الثورات والصراعات المسلحة مثل الحرب الصينية اليابانية ، والحرب الإيطالية الحبشية والحرب الإسبانية الأمريكية والحرب الروسية اليابانية التي جرت أبان فترة الدراسة .

ويتناول الفصل الأخير تحليلا لتطور الصراع بين الدول حول تحديد المركز الدولي للقناة ، والمشاريع المختلفة الخاصة بذلك ، مثل اقتراح إيطاليا بتشكيل قوة من البوليس البحري الدولي لحماية القناة ، وجهود فرنسا ومن ورائها الدول الأوروبية لتدويل القناة ، واتجاه بريطانيا الى فكرة حرية المرور في القناة زمن السلم والحرب . كما تناولت الدراسة استعراضا لفكرة حياد القناة وتحليلا لاتفاقية ١٨٨٨ ، والانتقادات التي وجهت اليها ودور التحفظ البريطاني في الحفاظ على المصالح البريطانية في القناة .

وبعد فقد بذلت جهدى ووقتى فى جمع المادة العلمية ، لهذا البحث ، من وثائق ومراجع ذات مستوى علمى رفيع . وقد وفقتنى الله فى السفر الى لندن فى صيف عام ١٩٧٧ استطلعت خلالها الاطلاع على الوثائق البريطانية غير المنشورة والموجودة بدار الوثائق البريطانية بلندن ، والخاصة بقناة السويس .

كذلك استفدت من وثائق القلعة (محافظ رئاسة مجلس الوزراء عن قناة السويس) ، بالإضافة الى وثائق شركة قناة السويس المحفوظة بأرشيف هيئة قناة السويس . هذا علاوة على مكتبة هيئة قناة السويس الغنية بمراجعها التاريخية عن قناة السويس .

وقد استعنت أيضا فى هذا البحث بالوثائق المنشورة : البريطانية والفرنسية والالمانية ، علاوة على اطلاعى على جميع أعداد صحيفة شركة قناة السويس ، الخاصة بفترة دراستى ، والحق يقال انها غنية بمادتها العلمية عن كل ما يتعلق بقناة السويس ولكنه يحتاج الى حذر . هذا بالإضافة الى حشد كبير من المراجع العربية والأجنبية عن قناة السويس وتاريخ مصر والعلاقات الدولية والتجارة الدولية . كذلك استفدت كثيرا من الأبحاث العلمية القيمة التى نشرها الأستاذ الدكتور عبد العزيز الشناوى عن قناة السويس .

وأقدم خالص شكرى وعظيم اجلالى لكل من الاستاذ الدكتور حسن صبحى والأستاذ الدكتور عمر عبد العزيز لما قدماه لى من توجيهات علمية ، فكانا بعلمهما العزيز وفقتهما العلمية ملاذا لى اذا اختلط على الطريق وتعثرت البحث .

وكذلك للأساتذة الاجلاء الذين أثروا المكتبة العربية بمؤلفاتهم التاريخية الرصينة .

وأهدى خالص شكرى للسادة المسئولين عن دار المحفوظات البريطانية بلندن ودار المحفوظات المصرية بالقلعة ومناء مكتبات :

هيئة قناة السويس وجامعة الاسكندرية ومكتبة بلدية الاسكندرية والجمعية المصرية للدراسات التاريخية والجامعة الامريكية بالقاهرة،
أتقدم بخالص الشكر والامتنان لما قدموه لى من تسهيلات فى الحصول
على الوثائق والمراجع اللازمة لبحثى . كما أتوجه بالشكر والعرفان
لشريكة حياتى التى وقفت بجانبى طوال فترة أعدائى لهذا البحث
فكانت نعم المعين .

وعلى الله قصد السبيل

دكتور السيد حسين جلال

هيئة قناة السويس

الفصل الأول

(خطة انجلترا للبقاء في مصر
واحكام قبضتها على قناة السويس)

احتلت إنجلترا مصر باسم حماية الخديو والمصالح الأوروبية ، وبحجة سحق « عصيان عسكري » مؤكدة للجميع أن هذا الاحتلال مؤقت ، ولكن في حقيقة الأمر جاءت إنجلترا إلى مصر لتبقى فيها . وإذا كانت قناة السويس هي السبب الرئيسي لاحتلال إنجلترا مصر عام ١٨٨٢ (١) ، فهي أيضا التي جعلتها ترسخ احتلالها للبلاد زهاء ثلاثة أرباع القرن . وإذا كانت قناة السويس هي أول منطقة ترسو فيها قوات الاحتلال الإنجليزي ، فقد كانت هي آخر منطقة تجلو عنها القوات الإنجليزية أيضا . فقناة السويس هي المصلحة الحيوية الوحيدة لانجلترا في مصر لأنها الطريق إلى مستعمراتها في الشرق .

كما أن هناك حقيقة يجب أن يضعها الباحث نصب عينيه وهي أنه لا يمكن فصل المسألة المصرية عن مسألة قناة السويس ، فلكي تحكم إنجلترا قبضتها على مصر كان لزاما عليها أن تحكم قبضتها أولا على قناة السويس :

«The control of Egypt means nothing less than the control of the Suez Canal». (٢) *

(١) كان هناك تخطيط للغزو قبل قيام الثورة المرابيئة راجع : السيد حسين جلال ، الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس (١٨٦٩ - ١٨٨٢) وهي رسالة ماجستير منشورة ، بالهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٩ ، ص ٢ - ١٠ .

(٢) Hallberg., The Suez Canal, Its history and diplomatic importance. P. 269.

وبعد الاحتلال أحكمت إنجلترا قبضتها على مصر باتباعها
أحدث الوسائل الامبريالية (٣) .

وقد حاول الكتاب ورجال الصحافة فى بريطانيا تبرير الاحتلال
الانجليزى لمصر بشتى السبل ، فنجد ملنر يذكر : « ان مصر هى
مركز العالم والطريق الرئيسى للدول والبلد الذى أصبح خلال النصف
الثانى من القرن التاسع عشر اقطاعية اوربية عاش فيها آلاف
الأوربيين مع ملايين من رؤوس اموالهم وكل ذلك كان معرضا
للمضاياع ، وباعتبار إنجلترا اكبر الدول استخداما للقناة لذلك كانت
أكثرها اهتماما بمصر وقناة السويس ، فانتزعتها من الانغلاس
والقوضى والاضطراب ، وقامت بحفظ الأمن والنظام وحماية ازواح
المسيحيين بل الممتلكات ايضا ، وأنه لو لم تتدخل إنجلترا ونجحت
الثورة العربية فاننى (اى ملنر) اعتقد بأن هذه الثورة قوة
تجريبية ولم تكن تحمل فى طياتها أى شىء بناء أو ينبنى
بذلك » (٤) . كما وصف ملنر إنجلترا بعملها هذا بأنها « دولة خيرة
لأنها تعمل بكل جهدها لمصلحة مصر » (٥)

وهناك كاتب آخر يرى أنه « اذا انسحبت قواتنا فإنه لن يتسنى
لنا التدخل ثانية منفردين ، لأن فرنسا لن ترتكب ثانية تلك الغلطة
بالسماح لنا بالتدخل بمفردنا ، وهو أمر ظلت فرنسا تندم عليه » (٦) .
وكذلك نجد مؤرخا بريطانيا آخر هو « مارلو » يذكر أنه كان

Earl, Edward, Turkey, the great powers and Bagdad
railway, A study of imperialism, P. 201. (٣)

Milner, England in Egypt. P. 15. (٤)

(٥) تم نشر كتاب ملنر عام ١٨٩٢ وقد تأثر الرأى العام البريطانى
بنشر هذا الكتاب الذى لقي قبولا لارائه ، انظر :

Deighton, H., The Impact of Egypt on British., Holt.
P. 247.

Wallace, Mackenzie, Egypt and the Egyptian question. (٦)
P. 508.

من الممكن ضمان المصالح الحيوية البريطانية فى مصر ، المتمثلة أساسا فى حرية المرور فى قناة السويس ، وذلك عن طريق الاستعادة السريعة لسلطة الخديو ، فى ظل السيادة العثمانية ، وعن طريق تسوية بعض الديون التى قد تشمل قرضا دوليا مضمونا ، مع بعض التدخل فى مالية مصر ، وضمان حياد مصر من جانب الدول الكبرى ، فى مقابل جلاء بريطانى سريع عن مصر . ولكن معنى هذا السماح للخديو ووزرائه بالحكم بطريقتهم الخاصة ، مع بعض المساعدة الفنية الأوربية - وفى حالة الضرورة - بمساعدة القوات التركية (٧) .

أما الحكومة البريطانية فقد وجدت أن احتلالها مصر بمفردها جاء نتيجة لتطور الأحداث ، وبدأت تفكر فى هذه الفرصة التى أتت لها أكثر من تفكيرها فى الأخطار الناجمة عن هذا الموقف الجديد الذى وجدت نفسها فيه . ورأى مجلس الوزراء البريطانى ضرورة الانسحاب المبكر ، ولكن قبل الانسحاب يجب اتخاذ خطوات محددة تهدف الى حماية المصالح الحيوية البريطانية والتى جعلت من هذا الاحتلال أمرا ضروريا . وتم ذلك بعد نقاش وبحث مستفيذين داخل مجلس الوزراء البريطانى خلال شهرى سبتمبر و أكتوبر ١٨٨٢ . فقد شكل مجلس الوزراء البريطانى لجنة من المتخصصين فى المسألة المصرية لدراسة مستقبل ادارة الحكم فى مصر (نوفمبر ١٨٨٢) (٨) ، ورفعت هذه التقارير لرئاسة مجلس الوزراء ، وكانت سرية وعلى جانب كبير من الأهمية بالنسبة لتاريخ

Marlowe, Cromer in Egypt. PP. 70 -- 71.

(٧)

(٨) تكونت هذه اللجنة من : جرافيل رئيسا ، تشيلدرز ، نورثروك ، شارلز دلك ، كوبرجراى جوليان يونسيفون ، أندروكلارك ، هنرى نودمان ، مالت ، كولفن ، تومسون . وهم كما نرى من الاخصائيين فى المسألة المصرية وقناة السويس ، ورفعوا تقاريرهم الى رئاسة مجلس الوزراء البريطانى . ولعيد طبع هذه التقارير فى ١٦ نوفمبر ١٨٨٦ . وهى تقارير سرية غير منشورة ومحفوظة بمضابط رئاسة مجلس الوزراء البريطانى فى دار الوثائق بلندن P.R.O. وتحت رقم : CAB. 37/9/84.

مصر وقناة السويس ، فقد تناولت كافة جوانب المسألة المصرية : سياسية واقتصادية وعسكرية • وفيما يتعلق بقناة السويس فقد قدمت اللجنة اقتراحات خاصة بطريقة معالجة مشكلتها واطمئنة في اعتبارها ، على وجه الخصوص ، مصالح بريطانيا في حالة نشوب حروب في المستقبل بين الدول البحرية الكبرى (٩) •

وقد اقترحت اللجنة ما يلي :

١ - ترك الأمور كما هي :

رأت اللجنة أن القناة تشكل جزءا من مياه مصر الإقليمية وطبقا لقواعد القانون الدولي لا يجوز لاية دولة ارتكاب أية أعمال عدائية بالقناة ، إلا اذا كانت في حرب مع الدولة العثمانية • وفي حالة نشوب حرب ليست تركيا طرفا فيها ، فإن قواعد القانون الدولي المطبقة على الميناء المحايد تنطبق أيضا على مياه القناة ، ومن حق الدولة العثمانية عندئذ إعلان إغلاق القناة في وجه السفن الحربية البريطانية في أي وقت سيكون له تأثيره الضار على مصالح إنجلترا (١٠) •

ومهما يكن من أمر فإن منع مرور السفن المتحاربة أو التصريح لها بالمرور يكون بمعرفة تركيا وذلك وفقا لشروط وقيود معينة ، إذ من المحتمل جدا في حالة نشوب حرب أوربية أن تكون بريطانيا طرفا فيها ، وذلك عندما ترى أن مصالحها معرضة للخطر ، فإن حقوق السيادة الإقليمية ستنتهك ، وعندئذ سيكون هناك اندفاع وتسابق بين الدول المتحاربة لاحتلال القناة ، يكون السبق فيها للدول البحرية الأقوى والأكثر قربا من القناة أثناء نشوب هذه الحرب • ومصر والدولة العثمانية ليستا من القوة بالدرجة الكافية لفرض شروط

Report of the committee appointed to consider certain (٩)
question relating to the future administration of Egypt, November
1882 (Secret) P.R.O. CAB. 37/18/50.

Ibid.

(١٠)

منع مرور السفن الحربية للمتحاربين بالقناة . وبالنسبة للوضع الراهن فهناك احتمال كبير أن تقوم إحدى الدول الكبرى المعادية بتدمير قناة السويس أو حصارها بهدف توجيه ضربة لبريطانيا العظمى ، بحيث تسلبها الميزة الكبرى الخاصة باستخدامها للقناة وعلى هذا فإن اللجنة ترفض فكرة : « ترك الأمور كما هي » (١١) .

٢ - «حياد قناة السويس» :

رأت اللجنة أن هذا الاقتراح يقضى باغلاق قناة السويس في وجه كل السفن الحربية في جميع الأوقات وعارضت ذلك على أساس أنه سيحد من حركة بريطانيا ، ورأت أهمية ضمان مصلحة بريطانيا في سلطة تأمين ارسال قوتها العسكرية والبحرية ، في أى وقت ، عبر قناة السويس من أجل حماية ممتلكاتها في الشرق (١٢) .

٣ - غلق القناة في وجه السفن الحربية للمتحاربين :

رأت اللجنة أن هذا الاقتراح سيكون — تحت كل الظروف ضارا بمصالح بريطانيا كدولة محاربة ، وعلى هذا الاساس فلم توص اللجنة به .

٤ - « اغلاق القناة في وجه كل السفن الحربية فقط في حالة الحرب بين اى دولتين أوروبيتين » :

اعترضت اللجنة على هذا الاقتراح ، والسبب هو نفس الموقف السابق الذى جاء في الاقتراح الثانى ورأت أن القناة يجب فتحها في كل الأوقات للسفن الحربية البريطانية .

٥ - « ضمان حرية الملاحة بالقناة لكل السفن وفي كل الأوقات » :

رأت اللجنة أن هذا الاقتراح يتحقق عن طريق أمرين ، اما عن طريق فرض الحماية على مصر أو على قناة السويس ، أو عن طريق اتفاقية بين الدول البحرية الكبرى .

وبالنسبة للأمر الأول اتضح للجنة أن قيام حماية بريطانية على مصر أو على قناة السويس قد يضمن تأمين المرور بها ، ولكن ذلك يتطلب مسئوليات عظيمة واستخدام قوة ضخمة تكون معرضة لخطر العزلة ، وسوف تقابل بمعارضة سياسية كبيرة ، ولهذا تميل اللجنة الى **البديل الثاني** ، وترى اللجنة أن من مصلحة بريطانيا التوصل الى اتفاقية دولية خاصة بقناة السويس .

وبشكل عام فقد اتفقت اللجنة في الرأي بالنسبة للقرارات التي تبناها « معهد القانون الدولي » في جلسته المنعقدة في بروكسل عام ١٨٧٩ ، وتتلخص في التالي :

١ - أن مصلحة كل الدول تتمثل في تأمين استخدام قناة السويس كطريق ملاحى لكل الدول على أن ينظم القانون الدولي العام أمر تلك الحماية .

٢ - التزام الدول فيما بينها لكى تتجنب - بقدر الامكان - أى اجراء من شأنه تعريض القناة وملحقاتها للضرر أو الخطر في حالة الحرب .

٣ - اذا حدث واصابت ، احدى الدول أعمال الشركة العالمية لقناة السويس ، بالضرر فيكون لزاما عليها عندئذ القيام باصلاح هذا التلف على الفور ويقدر المستطاع ، واعادة الحرية الكاملة للملاحة بالقناة (١٣) .

(١٣) المصدر السابق . هذا ويلاحظ أن دى لسبس كان قد طلب من حكومة إنجلترا في عام ١٨٧٧ التوصل لاتفاقية دولية حول هذا الموضوع . واقتراح النص التالى : « الاتفاق حول الاستمرار في المحافظة على حرية الملاحة في قناة السويس . وحكومات .. توافق اليوم على المحافظة على نفس حرية الملاحة لكل السفن التابعة للدولة أو السفن التجارية مهما كانت جنسيتها دون أى استثناء . ومن المنتظر أن تخضع سفن الدول للاجراءات الخاصة بالدولة صاحبة السلطة لمنع السفن العابرة من انزال أية قوات على الأرض المصرية أو أية مواد حربية » .

راجع : السيد جلال ، الصراع الدولي ، ص ص ٤٥٠ - ٤٥١ .

وعلى هذا أوصت اللجنة بضرورة التوصل الى « عقد اتفاقية » أو « معاهدة » بين الدول البحرية الكبرى لضمان حرية المرور في القناة لكل السفن وفي كل الأوقات . وفي حالة الحرب يجب تحديد فترة بقاء سفن المتحاربين بالقناة ، وأنه لا يجوز انزال أو نقل مؤن أو مواد عسكرية بالقناة ، وألا تحدث إجراءات عدائية في المياه الإقليمية لمصر ، حتى في حالة كون الدولة العثمانية إحدى الدول المتحاربة ، وأن أية دولة تسبب سفنها الحربية أى ضرر للقناة تلتزم بإصلاح هذا الضرر على الفور ويقدر المستطاع ، وأن تقوم مصر باتخاذ كل الإجراءات في حدود سلطاتها لتنفيذ مراعاة الشروط المفروضة على عبور سفن الدول التي في حالة حرب ، وأنه لا يجوز إقامة تحصينات على القناة أو في الأماكن القريبة منها ، ويجب احترام حقوق السيادة الإقليمية للحكومة المصرية . وهذه الإجراءات يجب أن تضمنها الدول الموقعة على المعاهدة (١٤) .

وكانت هذه الأسس التي وضعتها اللجنة بالنسبة لقناة السويس أو المسألة المصرية بمثابة الخطوط العريضة التي التزمت بها الحكومات البريطانية المتعاقبة عند معالجة هاتين المشكلتين .

أما بالنسبة لمسألة الهيمنة على مقاليد أمور الحكم في مصر فقد وجد سياسة بريطانيا أن « الحماية المقنعة » هي خير سبيل للمحافظة على المصالح البريطانية واستمرار الاحتلال .

وأما بالنسبة لقناة السويس فنجد أن الاتفاقية الدولية لعام ١٨٨٨ لم تخرج كثيراً في نصوصها عما جاء بمقترحات اللجنة السابق ذكرها .

وأما الجانب الثاني الذي اهتمت به الحكومة البريطانية فهو دراسة المركز القانوني لشركة قناة السويس . فقد قام لورد سيلبورن (Selborne) - المستشار القانوني للحكومة البريطانية - بتقديم مذكرة عن وضع شركة قناة السويس القانوني ، في ١٤

سبتمبر ١٨٨٢ ، بعد أن قام بدراسة الأوراق الخاصة بامتيازات شركة قناة السويس (١٥) .

١٠ اما مستقبل السياسة البريطانية في المسألة المصرية وقناة السويس ، فتوضح التقارير السرية لمجلس الوزراء البريطانى ، خبايا تلك السياسة . فقد تقدم كل من « الونزو مونى » (١٦) ومالت (١٧) بمذكرتين يوضحان فيهما رأيهما عن مستقبل ادارة الحكم في مصر . وتتلخص آراء ومقترحات مونى في الآتى :

اولا : أن موضوع ضم مصر الى بريطانيا هو موضوع بعيد عن البحث .

ثانيا : ليس في استطاعة بريطانيا اعادة احياء الشكل القديم للحكومة في مصر ، وهو الشكل الاستبدادى Pure despotism (الحكم الاستبدادى المطلق) .

ثالثا : ان الاحتلال الدائم ، الذى تدعمه قوات بريطانيا ، والتى ستبدو كأنها في حياية الخديو ، خطة يصعب تنفيذها . ثم يبرهن مونى على حجة هذه بقوله :

« ان تأكيدنا للخديو والطريقة التى نتحدث بها حكومتنا ، كل ذلك له أهميته للمحافظة على سمعتنا وشخصيتنا القومية التى تتسم بالصدق والامانة ، وكل ذلك يمنعنا من سلوك هذا السبيل ، فالضم أو الاحتلال سوف يثير ضدنا كل الدول الأوربية ، وعلى هذا يجب التفاوض عن ذلك » (١٨) .

P.R.O. CAB. 37/9/82, 14. 9. 1882.

(١٥)

(١٦) البعث البريطانى في صندوق الدين العمومى ، أمضى فترة في مصر واكتسب خبرة خلالها بالمسألة المصرية .

(١٧) قنصل بريطانيا العام في مصر . وراجع تقريره عن الحالة المالية والمرافعة الثانية في هذا الفصل ص ٥٠ .

Money to Granville, No. 4 & inclosure. dated 2 Sept 1882. in P.R.O. 37/9/84. (١٨)

وأبعا : يجب التخلي عن « الوضع الراهن » لأنه سيجمع فرنسا للهنداء بالمساواة بين المصالح الفرنسية والانجليزية في مصر ، وكان ذلك مصدر خطر مستمر لآنجلترا ، فقد ساندت فرنسا المؤامرات التي حيكت ضد ممارسة نفوذنا الذي كان يهدف بصدق وأمانة مصلحة الشعب ، وترتب على ذلك مشاكل في الإدارة لا حصر لها (١٩) .

ولخص موني أهداف السياسة البريطانية في مصر ، فيما يلي :

- ١ - استعادة سلطة ومركز الخديو .
- ٢ - حرية التوسع في عناصر تمثيل حكومة قومية .
- ٣ - استعادة النفوذ والمركز الاجتماعي للأوروبيين المقيمين في داخل البلاد .
- ٤ - تأمين السكان الأوروبيين .
- ٥ - إعادة النظام على أسس تكفل استمراره .
- ٦ - قيام حكومة قوية .
- ٧ - تقوية النفوذ الإنجليزي لأقصى مدى ليتفق مع الأهداف سائلة الذكر (٢٠) .

والمشكلة في نظر موني هي في كيفية التوفيق بين البندين الأولين والبندين الأخيرين . فمن الواضح أنه في حالة عدم القدرة على المحافظة على النظام ، وإذا لم تؤمن حياة وممتلكات الأوروبيين وبدون تدعيم سلطة الخديو ، وبدون تحويل مصر والمصريين إلى دولة تابعة ومستعبدية ، فإن على مصر عندئذ أن تتقبل عبودية جلبتها على نفسها ، ولكن موني لا يرى ضرورة لذلك . فهو يحال طبيعة الشعب المصري قائلا : « أن طبيعة الشعب لم تتغير في أشهر قلائل ،

Ibid.

(١٩)

Ibid.

(٢٠)

فقطاعات كبيرة من الشعب مازالت كما هي ، صبورة طويلا ، وهم ذوو طبيعة طبيعية . وأنا لا أؤمن بالقسوة أو التعصب للفلاح ، وإن عناصر الخطر في مصر مثلما هي في الهند نجدها خلال الثورة ، ونجد تشابها بينها في نقاط كثيرة . وهناك طموح بين أفراد قلائل من بين الطبقات المتوسطة ، وهذا أمر يمكن وضعه تحت السيطرة الكافية دون حرمان الشعب من الحرية أو من فرص التطور والتقدم القومي في المستقبل . وأرى فتح الطريق أمام سياسة منح حرية نسبية وتدرجية لهم » (٢١) .

ثم يضيف : « وسأترك أمر إخضاع البلاد لقواتنا ، وأعتقد أن عرابي كان على رأس حركة عسكرية بحتة مطبوعة بالتعصب (٢٢) ، وقد حولت الأحداث الأخيرة انتباه جزء من الشعب لاحتمال الحصول على بعض المشاركة في حكومة بلادهم ، ويصعب عمليا تحديد هذا النصيب » (٢٣) .

ويجد الباحث هنا حججا وأمية يسوقها موني لتبرير التدخل البريطاني في الشؤون المصرية وهيمنة سلطات الاحتلال على كل جوانب الإدارة في مصر .

وحاول موني عقد مقارنة بين مصر واليابان فذكر : « وإذا كانت مصر بعيدة وبلدا معزولا مثل اليابان ، يعيش فيها الأوروبيون في المدن الساحلية لأعطيت لهم الحرية الكاملة على الفور ، على أمل أنه من خلال الصراعات سيتعلم الشعب ممارسة الحرية دون أساءة استعمالها ، ولكن علينا هنا أن نتعامل مع بلد عانى من الصراعات بين المصالح الأوربية ، وعلى مدى السنوات الأربع الماضية ، وإذا ما رفعت قبضتنا الحربية عن البلاد فلن يترك الشعب

[Ibid.

(٢١)

(٢٢) ليس هذا الأمر صحيحا ، فقد كانت ثورة قومية ، وإنما هو أسلوب اتبعه المستعمر لتثويبه وجه هذه الحركة الوطنية وهو رأى معظم من كتب من عرابي من الانجليز .

P.R.O. CAB. 37/9/84. Op. Cit.

(٢٣)

المصري لحال سبيله بل ستحاول الدول الأوروبية السيطرة عليه وتسيء الى الجهود المبذولة من جانب حكومة دستورية ، وعندئذ ستعرض حياة الأوربيين لخطر ثورة شعبية » . ويضيف التقرير : « ان البلاد ليست مستعدة لحرية كاملة ، ولذا يجب اقامة حكومة قوية لحماية مصلحة البلد ومصالح الدول الأخرى التي قد توجد في مصر . ويمكن تعليم الشعب من خلال «مجلس تمثيلي» ممارسة السلطات الكاملة » (٢٤) .

ومن هذا يتضح أن موني قد حدد في تقريره الأسباب القوية التي يرتكن اليها لاطالة أمد الاحتلال في مصر ، وتأمين البلاد من الثورة الشعبية أو ثورة الجيش أو الصراعات الأجنبية .

بينما عقد كاتب روسي ويدعى ماكينزي Mackenzie - مقارنة بين « العلاقات المصرية - البريطانية » وبين « العلاقات الروسية - البلغارية » فيقول : « وعلى الرغم من التشابه إلا أن هناك بعض الاعتبارات ، فالنفوذ الروسي في بلغاريا يستند على وحدة الجنس والدين ، ويتطلع البلغاريون الى القيصر كمنقذ لهم من العثمانيين ، إلا أنه في مصر لا يوجد مثل هذا النفوذ البريطاني الواسع الذي له أسس راسخة سياسية وأخلاقية كما في بلغاريا » (٢٥) .

وعلى أية حال فقد تبلورت تقارير خبراء المسألة المصرية وتلك الآراء وتمت صياغتها في شكل تعليمات أرسلت بمعرفة جرانفيل (وزير خارجية بريطانيا) الى لورد دوفرين «

Ibid.

(٢٤)

Mackenzie, Wallace, Egypt and the Egyptian question. (٢٥)

P. 508.

Dufferin (سفر انجلترا بالاستانة) (٢٦) لكى يسافر الى مصر ، فوصلها في ٣ نوفمبر ١٨٨٢ ، حيث قدم نصائحه للخديو فيما يتعلق باعادة سلطاته ونفوذه بشرط أن يكون ذلك لمصلحة كل الطبقات (٢٧) . وأخطرت الحكومة البريطانية دوفرين أنها لن تنسحب من مصر الا بعد أن يتم بناء حكم يستند على أسس تحفظ الأمن والسلام والرخاء للبلاد وأيجاد توازن بين نفوذ الخديو والحكومة الوطنية وتنفيذ التزامات انجلترا أمام الدول (٢٨) .

وذكر هنا بوضوح الذرائع التي استند اليها خبراء السياسة البريطانيون لاطالة فترة بقاء القوات البريطانية في مصر واحكام قبضتها على قناة السويس .

وعلى أية حال فقد حددت التعليمات الصادرة لدوفرين الاطار الخاص بالمسائل الرئيسية التي يجب عليه أن يبحثها مثل اعادة تنظيم الجيش وقوات حفظ الأمن وأيجاد نظام بديل للإدارة الثنائية وتقليل عدد الاجانب وزيادة العمالة المصرية في فروع الادارة (٢٩)

(٢٦) وقع الاختيار على دوفرين لاضطلاع بالمسائل الشرقية من ناحية ولخبرته بمثل هذه المهام من ناحية أخرى واستمر عمله في مصر من نوفمبر - ابريل ١٨٨٣ فضلا عما اشتهر به من أصالة الرأي والكتابة وسعة الاطلاع على أحوال الشرق . وقد تتبع بوصفه سفيرا لانجلترا في الدولة العثمانية الاطوار الأخيرة للمسألة المصرية ووقف على أسرارها واشترك في مؤتمر الاستانة ابان أحداث الثورة العربية وكان له اثر كبير في تدبير الدسائس التي أدت الى الاحتلال ومن وجهة النظر الانجليزية بعد اقترار الرجال على رسم الخطط التي تكفل نجاح سياستها في مصر . ووضع تقريره الشهير الذي صار أساس السياسة البريطانية في مصر ، وغادر مصر في مايو ١٨٨٣ عائدا الى الاستانة مقر منصبه الرسمي .

Granville to Dufferin, November 3, 1882. P.R.O.F.O. (٢٧)
141/167.

Ibid.

(٢٨)

(٢٩) اشار دوفرين لوجود ألفى موظف حكومي في مصر منهم ألف أودبي ويحصلون على ٢٠٪ من اجمالي المبيعات .

وايجاد نظام قضائى مناسب للمصريين ، واهم من كل هذا وذلك التركيز على تأمين العبور بين اوربا والشرق وبالاخص حرية المرور فى قناة السويس(٣٠) .

وتعكس التعليمات الموجهة لدوفرين وجهات النظر والتقارير المقدمة لرئاسة مجلس الوزراء البريطانى حول المسألة المصرية حيث اجمعت الآراء على أن السبب الرئيسى للتدخل الانجليزى فى مصر انما كان اصلا لحماية حرية المرور فى قناة السويس(٣١) . وقد تطلب ذلك بالضرورة استعادة القانون والنظام واعادة تنظيم الجيش وقوات حفظ الأمن وتنفيذ الالتزامات قبل الدول الكبرى حتى لا تمنح لها الفرصة للتدخل فى شئون مصر(٣٢) .

ولم يتعرض تقرير دوفرين بشيء من التفصيل لمسألة قناة السويس فقد اورد قوله : « حيث ان الاقتراحات الخاصة بقناة السويس قد سبق ارسالها بمعرفة حكومة انجلترا الى الدول الأوروبية فى منشور جرانفيل(يناير ١٨٨٣) فانه من الصعب عندئذ تقديم ملاحظات لسيادتكم (لجرانفيل) عن هذا الموضوع المهم »(٣٣) .

وحاول دوفرين - فى حديث له مع شريف باشا - التأكيد على أن هدف الحكومة البريطانية هو ابعاد مصر عن كل نفوذ أجنبى ومساندة قيام حكومة رشيدة(٣٤) .

Ibid. (٣٠)
Dufferin to Granville, No. 38, Feb, 6, 1883. Parl. (٣١)
P. Egypt 6 (1883).

وانظر ايضا :
Tissot à Challemeil Lacour, Lond, 21. 3. 1883. D.D.F.
1ère . serie. T. 5.
Marlowa, Op. Cit. P.P. 69 — 70. (٣٢)
Parl. Pop. Egypt 6 (1883) No. 38. Op. Cit. (٣٣)
Ranidír à duclerc, Le Caire, Novem 11, 1882. (٣٤)
D.D.F.T. 4 No. 559.

هذا فى الوقت الذى أكد دوفرين لقنصل فرنسا فى مصر
— ريندر — Raider — بأن انجلترا ستترك مصر فى الحال
عندما تتأكد من « استطاعة المصريين حكم أنفسهم بأنفسهم (٣٥) » .

غير أن ارسال دوفرين لمصر قد سبب دهشة فى اوساط السلك
الدبلوماسى وبالأخص الفرنسى ، فقد رأت فيه فرنسا اهمالا لدور
تركيا فى المسألة المصرية ، ودليلا على الصعوبات التى تواجه
الحكومة البريطانية فى مصر بشكل لم تتوقعه ، ومحاولتها فى أن
يكون لها سلطة دبلوماسية عليا لتأكيد امتيازاتها هناك ، وأن دوفرين
يتطلع الى أن يكون على قمة امبراطورية عربية تحت النفوذ
الانجليزى (٣٦) .

واذا كانت مهمة دوفرين قد تركزت أساسا على دراسة الوضع
الداخلى فى مصر وتقرير أنسب الحلول للادارة والسيطرة على
مقائيد الحكم وتوجيهها بطريقة بارعة ، فإن منشور جرانفيل قد
قصد به التعامل مع الدول الكبرى بذكاء لطمانتها على مستقبل قناة
السويس والأمور فى مصر . فلقد كانت بريطانيا تشعر بضعف حجة
وجودها فى مصر . وكان على سياسة بريطانيا مواجهة السلطان
والخديو والشعب المصرى والاجانب فى مصر وشركة قناة السويس
والدول البحرية الكبرى وفى مقدمتها فرنسا ، وذلك بدد أن وضعت
يدها على مصر وقناة السويس .

ولم تقر كل تلك القوى لبريطانيا باحتلالها لمصر أو تدعيم
مركزها السياسى والحربى فيها ، لذلك نجد الحكومات البريطانية
المتعاقبة تعمل على استرضاء هذه القوى فكانت تعلن بين الحين
والآخر أن احتلالها لمصر مؤقت وانها ستجلو عنها بعد استقرار
الامن والنظام نهائيا فى ربوع البلاد وبعد توطيد سلطة الخديو .

Ibid. No. 570, December 16, 1882.

(٣٥)

De Nollis à Duclerc, Therapia, Oct. 31, 1892 :

(٣٦)

D.F.T. No. 553.

وكان منشور لورد جرانفيل في ٣ يناير ١٨٨٣ الى الدول الأوروبية الكبرى، أول تلك المحاولات لتبدئة الراى العام الأوربى والدول البحرية على مستقبل قناة السويس وحرية المرور بها . وأنه من المفيد التوصل الى اتفاقية بين الدول الكبرى تضمن حرية المرور لجميع السفن فى جميع الأوقات ، فى السلم والحرب ، على السواء ، شريطة عدم ارتكاب أعمال عدائية بالقناة أو فى تخومها أو فى أى مكان آخر يدخل فى نطاق المياه الإقليمية لمصر (٣٧) .

وقد استخدمت الحكومة البريطانية المرونة والدهاء السياسى فى صياغة مواد هذا المنشور ، فلم تحدد السلطة التى تتخذ التدابير للدفاع عن مصر ، وهل هى الحكومة المصرية ؟ أم الدولة العثمانية بصفتها صاحبة السيادة على مصر ؟ أم الحكومة البريطانية بحكم احتلالها لمصر (٣٨) .

واهتمت معظم الدول الأوروبية بما جاء بمنشور جرانفيل وعلى وجه الخصوص موضوع قناة السويس ، فنجد الحكومة الهولندية تولى اهتمامها بهذا الموضوع مؤكدة أن لها مصالح تجارية كبرى فى قناة السويس تفوق بعض الدول ، وأعلنت أنها مستتابع الموقف من وجهة النظر المتصلة بمصالحها الشرعية (٣٩) .

وكذلك وافق كالكوكى Kalnoky - وزير خارجية النمسا - على ما جاء بمنشور جرانفيل بخصوص قناة السويس (٤٠) .

(٣٧) راجع الدراسة التحليلية لمنشور جرانفيل وما جاء به بنوده فى البحث الذى قام به : عبد العزيز الشناوى ، تكتل الدول لتحويل قناة السويس نكاية فى بريطانيا - مجلة كلية الآداب جامعة القاهرة ، المجلد ٢٣ (القاهرة ١٩٦٥ - ١٩٦٦) ج ٢ ص ١٨ .

(٣٨) المرجع السابق .

Stuart to Granville, Decem. 13, 1883., Parl. P. Egypt (٣٩)
14 (1883) No. 3.

Elliot to Granville, Vienne, January 24, 1883, Parl. P. Egypt 6 (1883). (٤٠)

وقد رأى البعض أن منشور جرانفيل تبرير لاحتلال قناة السويس واتخاذها قاعدة للعمليات اسرية باسم حماية الملاحة في القناة والحيلولة دون الاضرار بها ، وأنها قد فعلت ذلك باسم الخديو توفيق ونديابة عنه وتأييدا لسلطته ، وأنه لم يكن لانجلترا حق التدخل بفضل التعاقد (٤١) .

وعندما اجتمعت الدول في باريس في ربيع عام ١٨٨٥ لوضع مسودة اتفاقية تحدد المركز الدولي لقناة السويس تمسكت انجلترا بمنشورها (٣ يناير ١٨٨٣) ليكون أساس تقرير بنود هذه الاتفاقية (٤٢) .

وفي حقيقة الأمر كان مركز انجلترا في مصر غريبا ، فقد ظلت مصر من حيث الموقف السياسى ومن ناحية القانون الدولي تابعة للدولة العثمانية واعترفت بذلك كل الدول الكبرى ، فكانت معاهدة لندن ١٨٤٠ معاهدة ضمانية مشتركة لحفظ حقوق مصر أمام الدولة العثمانية ، وقد كسبت الدول بفضلها حق التدخل بينها وبين مصر كلها شاء السلطان نقض حقوقها . وقد استعملت الدول هذا الحق مرارا في العصر الذى أعقب المعاهدة ، والمعاهدة الضمانية المشتركة توجب على جميع الدول التى تعاقدت أن تتدخل حين وقوع الحالة المعلقة عليها ، وتمنح كذلك كلا من تلك الدول حق التدخل على حدة ، ولذا لم يكن تدخل انجلترا وفرنسا بمناسبة فرمان ١٨٧٩ مخالفا للقانون (٤٣) . ولكن تدخل انجلترا في مصر بالقوة عام ١٨٨٢ لم يحدث بناء على طلب الدولة العثمانية أو بموافقتها ، ولا بناء على حق جازته انجلترا بالتعاقد . وأما معاهدة لندن فانها قد عقدت لعلاقات مصر مع الدولة العثمانية ، ولم تمنح الدول المتعاقدة حق التدخل في شئون مصر الداخلية (٤٤) .

(٤١) محمد أبو طائلة ، مركز مصر الدولي ص ١١٤ .

(٤٢) راجع الفصل السادس الخاص بتحديد المركز الدولي لقناة

السويس .

(٤٣) محمد أبو طائلة ، مرجع سبق ذكره ص ١٠٠ .

(٤٤) المرجع السابق ص ١٠٣ .

الجلء أم الضم أم الحماية المقنعة على مصر :

وقد اثار الاحتلال البريطاني لمصر الجدل بين رجال الفكر والسياسة ورجال الأعمال فى بريطانيا حول طريقة التصرف فى هذا الوضع الجديد . فنجد سولسبرى - رئيس المعارضة فى ذلك الوقت - رأى أن مغامرة حزب الأحرار باحتلال مصر قد أساءت لسمعة إنجلترا ، وتحدث فى مجلس اللوردات ، فى ٢٦ أكتوبر ١٨٨٢ ، محذرا الوزراء من الاغراء المتمثل لهم فى الاحتلال ومن المستحيل على إنجلترا التهرب من مسئولية عملها وقتذاك (٤٥) .

كذلك وجد سولسبرى نفسه مطلق اليدين فى مطلع حكمه ، وأن خط سياسته الذى وضعه خلال الأشهر الستة التالية لفترة حكمه قد حددت فى الحقيقة تاريخ مصر لأكثر من جيل (٤٦) .

وتحسنت غالبية أعضاء حزب المحافظين لمسألة ضم مصر لبريطانيا ، لأنه إذا ضمت إنجلترا مصر إلى أملاكها وأرغمت تركيا على قبول ذلك لزالّت السيادة العثمانية على البلاد ، وعندئذ تصبح قناة السويس تابعة للإمبراطورية البريطانية . ولكن سولسبرى عارض ذلك الأمر لأنه سيصبح عبئا جديدا يضاف لأعباء الإمبراطورية بصفة دائمة ، وأن على بريطانيا مواصلة الهدف الذى احتلت مصر من أجله . فلا يمكن مغادرة مصر قبل ضمان إدارة ناضجة وحدود آمنة (٤٧) .

وقد نادى رجال المال والأعمال فى بريطانيا بفكرة « الضم » وساندوها لاعتقادهم بأنها خير ضمان لاستثماراتهم المالية فى مصر (٤٨) .

Cecil, Life of Marquis of Salisbury. Vol. 3. PP. 94 — 5. (٤٥)

Ibid. P. 232.

(٤٦)

Ibid.

(٤٧)

Mariowe, Op. Cit., P. 96.

(٤٨)

وانطلاقاً من هذه الأسس المعلنة أصبحت الحكومة المصرية - بعد الاحتلال - تحت الرقابة الانجليزية الشديدة ، وقيادتها غير المباشرة . وأصبحت « النصائح البريطانية » ذلك التعبير الدبلوماسي المهدب ، أوامر إجبارية يلتزم بتنفيذها الوزراء المصريون ومن اليه من كبار الموظفين ، فإذا رفض أحدهم أو امتنع عن تنفيذ نصيحة بريطانية كان عليه أن يستقيل فوراً (٤٩) .

ولقد أوضح ملنر : « أن ذلك المصطلح الذي استعمله جرانفيا «giving advice» من جانب رجل مسلح يحتل أرضك هي في معناها أكثر من مجرد نصيحة أنها أمر » (٥٠) .

وهذه بطبيعة الحال ما أطلق عليه اسم « الحماية المقنعة » شكل الحكم الذي وجد فيه الساسة والخبراء بشئون المسألة المصرية أنه أنسب سبيل لتجنب مشاكل وتعقيدات ومخاطر دولية لا قبل لهم بها . وإن فرض الحماية البريطانية على مصر معناه أن تصبح قناة السويس تحت إشرافها العام . ولكن انجلترا لم تشأ أن تمس مركز مصر السياسي والدولي ، وبذلك أصبحت القناة باعتبارها مجرد مائيا في الأراضي المصرية ينطبق عليها ما ينطبق على سائر أراضي مصر من حيث السيادة العثمانية .

واتسمت سلطة الحكومة المصرية بالطابع الثلاثي : فالقوة التي لها حق الفيتو والمبادرة في التشريع تمثلت في الخديو واللجنة الدولية للدين العام والمستشارين Advisers ، ولكن هذ القوى الثلاث اختلفت في الدرجة والحجم . وفي الواقع كانت سلطة المندوب البريطاني هي القوة الفعلية في كل الظروف ، وبدأت بوضوح

(٤٩) عبد العزيز الشناوي ، الدبلوماسية الفرنسية تربط بين مسائل قناة السويس وجزر ابريد الجديدة . مجلة كلية الآداب ، جامعة القاهرة مجلد ٢٢ ج ١ ، مايو ١٩٦٠ ص ٤ .
(٥٠) Filner, England in Egypt. P. 33.

سلطته في المنشور التاريخي لجرانفيل في ٤ يناير ١٨٨٤ والذي جاء فيه : « ليكون معلوما للوزراء المصريين وحكام الأقاليم أن المسؤولية الملقاة على عاتق إنجلترا تجبر حكومة جلالة الملكة على أن تصر على تبني السياسة التي توصى بها ، ومن الضروري عندئذ أن هؤلاء الوزراء أو الحكام الذين لا يتبعون هذا المنهج عليهم أن يستقيلوا » (٥١) .

وما فتئ سياسة إنجلترا يصرحون عقب الاحتلال ، بأن احتلالهم لمصر مؤقت (٥٢) . ويرى الباحث هنا أن الدوافع وراء الوعود المتكررة بالجلاء إنما ترجع لاحتساس إنجلترا بضعف مركزها القانوني والدولي في مصر ، ومحاولة إرضاء الدول ذات الامتيازات والمصالح في مصر وعجزها عن اصلاح الحالة المالية في مصر ، علاوة على استغلال بسمارك للمسألة المصرية بدواء دبلوماسية بارعة وزد على ذلك محاولة إنجلترا إرضاء وتهنئة فرنسا .

وقد أوضحت مراسلات سولسبرى مدى ضيقه بالمازق الدبلوماسية الذي نتج عن الاحتلال ، ففي رسالة الى لرمندولف (٢٣ فبراير ١٨٨٧) كتب يقول : « نحن كمن يسير في قنوات ضيقة معرضين لمخاطر مستمرة بالجنوح على احدى ضفاف هذه القنوات فمن جانب نجد الرأي العام البريطاني غير مستعد لفكرة الجلاء عن مصر ومازال أقل بالنسبة للتخلي عنها » (٥٣) . وأصبحت مصر بالنسبة لسياسة إنجلترا - كما يصفها مارلو - بمثابة « سجن للدبلوماسية البريطانية » (٥٤) . استغلها بسمارك ، وأتبع ما أسماه « سياسة الابتزاز » على حد تعبير سولسبرى ، فكثرا ما كان بسمارك

P.R.O. CAB 37/33/17, cf. Silva. W.A., The expansion (٥١)
of Egypt under Anglo Egyptian condominium. P. 183.

(٥٢) ميد العزيز الشناوى ، وناثق ونصوص من التاريخ الحديث

والعاصر ص ٦٩٦ - ٧٠٩ .

Cecil, Life of Salisbury. T. 4. P. 41.

(٥٣)

Marlowe, Cromer in Egypt. P. 81.

(٥٤)

يخير سولسبرى بالعروض التى تقدمها له فرنسا للمصالحة على أساس مهاجمة إنجلترا فى مصر ، ومدى التضحيات التى تقدمها ألمانيا برفضها تلك المقترحات وإن تلك التضحيات - التى ذكرها بسمارك - يجب على إنجلترا أن تقدم مقابلا لها . وتمنى سولسبرى ألا تكون لانجلترا قوات فى مصر حتى يمكن لها أن تطلق يدها فى كل العالم (٥٥) .

وقد تأثر سولسبرى بالرأى العام البريطانى المتمسك بالاحتلال ، وقد أوقعه ذلك فى موقف حرج أمام المستشار بسمارك الذى كان يطلب الثمن ليس نظير مساعدته لانجلترا ، ولكن لامتناعه عن الاشتراك فى تحالف ضدها (٥٦) .

وما هو سولسبرى يبعث الى درمندولف (٥٧) برسالة فى صيف عام ١٨٨٦ أخطره فيها بأن الرأى العام البريطانى ليس مهيبا بعد لفكرة الجلاء وضرورة ارضاء فرنسا على حساب موقف بسمارك . وكان سولسبرى قد أخطر الملكة : « بأن الاحتلال الدائم لن يكون فقط ضد تعهدنا والتزاماتنا بالجلاء بل ومكلفا جدا ، فهو يعنى شقاقا دائما مع فرنسا وتركيا ، ولكن التزمنا ألا نترك مصر للفوضى الداخلية أو الغزو الأجنبى . وسوف يقترح درمندولف على الحكومة التركية تعهد إنجلترا بالجلاء عن مصر خلال خمس سنوات ، اذا لم تحدث قلقا داخليا أو تهديد خارجى ، ولكن سنحتفظ بحق العودة فى أى وقت اذا هددت بخطر الغزو الخارجى أو الفوضى اذا لم توف مصر بالتزاماتها الدولية . وقد توافق الدولة العثمانية على هذه الشروط ولكن فرنسا لن توافق عليها » (٥٨) .

Cecil., Op. Cit., P. 42.

(٥٥)

(٥٦) (وهى رسالة من سولسبرى الى مالت فى ٢٣ فبراير ١٨٨٧)
Ibid. P. 41.

(٥٧) من حزب المحافظين وسفير فوق المادة للاستائلة .

(٥٨) (رسالة سولسبرى لدرمندولف فى ١٣/٨/١٨٨٦)
Cecil., Op. Cit., P. 39.

ورأى سولسبرى أن حق العودة لاحتلال مصر سيتيح لانجلترا مراقبة مصر من قبرص ومالطة دون إثارة السكان المسلمين برفرفة العلم البريطانى بينهم(٥٩) . وقدم سولسبرى الى درمندولف بعض النصائح لخصها فيما يلى :

١ - الجلاء مع بعض التحفظات .

٢ - حق انجلترا فى العودة لاحتلال الاسكندرية عندما ترى انجلترا ذلك ضروريا .

٣ - السيادة على ادارة السكة الحديدية المصرية .

وأوضح سولسبرى فى رسالته : « أنه رغم صعوبة هذه الشروط فلا يمكن التخلي عنها حتى تستقر الحالة فى أوربا ، وإذا استطعنا اغراء المانيا بالسير معنا وخرجنا اقوياء من الانتخابات فلا أرى لزاما علينا تحديد موعد بالجلاء وأعارض مسألة الضم أو تدويل المسألة المصرية » (٦٠) .

وعلى أية حال فان بعثة درمندولف لمصر هى احدى مظاهر الوعود البريطانية بالجلاء فى اطار الضغوط الدبلوماسية التى تعرضت لها حكومة انجلترا وقتذاك . فأحداث السودان وتوتر العلاقات الفرنسية الانجليزية - بسبب المسألة المصرية - والأزمة الروسية الانجليزية - بسبب أفغانستان ١٨٨٥ - ومحاولة انجلترا أن يكون لها حرية المرور فى مضائق البسفور والدردينل لتهديد روسيا عند الحاجة . ومحاولة الانجليز عقد حلف مع الدولة العثمانية فيه يحتل الباب العالى مصر وقناة السويس وتكون له حرية العمل فى بلغاريا ويأخذ اعانة من انجلترا قدرها ٢٥ مليون جنيه(٦١) .

Marlowe., Op. Cit., P. 115.

(٥٩)

Cecil., Op. Cit., Vol. 3. P. 232.

(٦٠)

(٦١) محمد مصطفى صفوت ، الاحتلال الانجليزى لمصر ص ١٩٢ (نقلًا

من الوثائق الالمانية) G.D.D. .

وقد جعلت انجلترا ما جاء بمنشور جرانفيل — بخصوص قناة السويس — أساساً للنص الخاص بقناة السويس في اتفاقية درمندولف مع الباب العالي ١٨٨٧ الخاصة بالجلاء عن مصر .
فقد تم الاتفاق بين درمندولف ومحمد كاميل باشا — المصدر الأعظم — ومحمد سعيد باشا ممثل الدولة العثمانية ، على النقاط الآتية :

- ١ - تدعو الحكومة العثمانية الدول التي أمضت معاهدة برلين للموافقة على حرية الملاحة في قناة السويس .
 - ٢ - تعلن الحكومة العثمانية في هذه الاتفاقية حرية الملاحة في قناة السويس في السلم والحرب على السواء لجميع السفن دون تمييز لجنسيتها .
 - ٣ - تتعهد الدول الكبرى بالآ تعوق حرية عبور القناة وقت الحرب، واحترام ممتلكات شركة القناة ومؤسساتها .
 - ٤ - التزام الدول بعدم حصار القناة ولا يقع اعتداء في منطقتها على مدى ثلاثة أميال بحرية من بورسعيد والسويس .
 - ٥ - يقوم ممثلو الدول الأجنبية في مصر بمراقبة تنفيذ هذه الاتفاقية .
وان يجتمعوا برئاسة مندوب الدولة العثمانية أو من ينييه الخديو لدراسة الظروف التي ينشأ عنها خطر على القناة ، ويجب أن يجتمعوا مرة على الأقل في السنة .
 - ٦ - يجب الا تقام أية عراقيل في سبيل أية إجراءات تتخذ للدفاع عن مصر ، أو للمحافظة على القناة (٦٢) .
- واحتج قنصل فرنسا في مصر على ما جاء باتفاقية درمندولف وبالأخص مسألة حق انجلترا في العودة (٦٣) . وكذلك أوضح سفير

(٦٢) المرجع السابق ص ١٩٧ - ١٩٨ وانظر أيضا : عبد العزيز الشناوي ، تكتل الدول لتدويل القناة مجلد ٢٣ الجزء الثاني ص ٦ .
Wolf to Salisbury, Const. June 2, 1887. Parl. P. (٦٣)
Egypt 8 (1887) No. 5.

روسيا بالاستانة الصادر الأعظم بأنه قد ضحى بحقوق السلطان لانجلترا (٦٤) . وهدد الباب العالي أنه في حالة تصديقه على الاتفاقية فان فرنسا وروسيا ستكونان في حل من احتلال اراض عثمانية وتبقى بها حتى تحصل على اتفاقية مشابهة لتلك التي وقعت عليها (٦٥) .

ونتيجة لهذه الانذارات - الفرنسية والروسية - طلب الوزراء العثمانيون مهلة من الوقت للتصديق ، ولتباطؤ التصديق على الاتفاقية في الوقت المحدد ، غادر درمندولف الاستانة بناء على تعليمات سولسبرى في يوليو ١٨٨٧ . وعلى هذا فشلت الاتفاقية وقوت من مركز انجلترا الدبلوماسي لأنها كشفت عن رغبتها في التوصل الى اتفاقية بجلاء حاميتها عن مصر . وبعد فشل الاتفاقية تبنى سولسبرى موقفا حازما بالتوصل الى اتفاقية تضمن حماية قناة السويس (٦٦) .

ولقد ضعفت فكرة الجلاء عن مصر بعد عام ١٨٨٧ ، وبمرور الزمن ازدادت المصالح البريطانية وتوطدت في مصر وأصبحت قناة السويس « طريق الامبراطورية » ، هذا علاوة على ازدياد مصالح بريطانيا التجارية والقطنية في مصر (٦٧) .

وتحقق السلطان العثماني من الخطأ الذي ارتكبه عندما أعطى اهتماما كبيرا لنصائح روسيا وفرنسا في موضوع (اتفاقية الجلاء عن مصر) مع بريطانيا (٦٨) . وحاول السلطان في ربيع ١٨٩٠ اعداد مشروع اتفاقية جديدة للجلاء عن مصر على نسق

Cromer, Modern Egypt. Vol. 2. P. 378.

(٦٤)

Wolff to Salisbury., Const. July 9, 1887. Parl. P. Egypt 8 (1887). No. 45.

(٦٥)

Hallberg., Op. Cit., P. 290.

(٦٦)

محمد مصطفى صفوت ، الاحتلال الانجليزي لمصر ص ٢٠٢ .

Hallberg., Op. Cit., P. 301.

(٦٧)

(٦٨)

اتفاقية درمندولف الاغنيا يختصر بتدويل القناة وتحديد مدة الجلاء بسنة بعد امضاء المشروع . وأرسلت تعليمات بذلك الى رستم باشا - السفير العثماني بلندن - متضمنة النقاط التالية :

١ - رفض النقاط الواردة في اتفاقية درمندولف الخاصة بقناة السويس على أساس أن اتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨ قد وقعت عليها الدول منذ ذلك التاريخ .

٢ - تحديد مدة الجلاء عن مصر بعد توقيع الاتفاقية بسنة واحدة (٦٩) .

ولكن سولسبرى رفض مشروع الاتفاقية ووجدها غير مقبولة ورفض دراسة أى اتفاقية تحدد موعداً بانسحاب القوات البريطانية من مصر (٧٠) . وكان سولسبرى قد هنا درمندولف على نجاحه في جعل المسألة المصرية تخرج عن النطاق الأوربي وتصبح مسألة عثمانية - بريطانية (٧١) .

قوات الاحتلال تحكم قبضتها على قناة السويس ومصر :

وكان أول ما فكر فيه المحتل لاحكام قبضته على مصر وقناة السويس وتأمين قواته ، هو تسريح الجيش المصرى ، وتجريد البلاد من كل قوة حربية . وهى قاعدة حرصت المياسة البريطانية على تطبيقها طوال فترة الاحتلال ، وطلبت وزارة الخارجية من خبراء المسألة المصرية ابداء آرائهم بالنسبة للجيش المصرى ، فقدم كل

٦٩) To German (القائم بالاممال الالمانى بلاستانة) Winder

F.O. April 2, 1890. G.D.D. Vol. 2, P.P. 59 — 60.

Hallberg., Op. Cit., P. 301.

(٧٠)

Cecil., Op. Cit., Vol. 4. PP. 236 — 7.

(٧١)

من موني (٧٢) وسير أوكلاند كولفن (٧٣) تقارير عن الجيش
المصرى .

كما قدم مالت - قنصل بريطانيا في مصر - تقريراً عن الجيش
المصرى ، طلب فيه أن يتألف الجيش من عدد أقل من ٨٠٠٠ جندي
ولكن مهما كان الأمر فإن أى تنظيم لن يحصل في طياته الأمن
مستقبلاً ، وأن الطريقة الوحيدة للوصول الى هذه الخاتمة هو
الاحتفاظ بقوة عسكرية مستديمة في السويس ، وقلعة وحامية
للدفاع عنها . كما أن التواجد المستمر للقوات البريطانية في البلاد
سيكون له تأثيره المعنوي وقدرته على حماية الخديو من أى مؤامرة
من جانب جيشه . وأوصى برفع تحصينات الاسكندرية ورشيد
ودمياط وأبى قير (٧٤) .

هذا ولا يخفى علينا أن مالت قد طلب من شريف باشا أن تقوم
الحكومة المصرية ببيع الأسلحة الزائدة والتموينات العسكرية شريطة
أن يتم هذا البيع خارج مصر ، أو إذا تم البيع في مصر أن ينقل
بعد ذلك من القاهرة (٧٥) .

وطلب شريف باشا أنقاص قوات الاحتلال لتصل الى ٢٠٠٠
جندي ، وهو رقم يكفى لحفظ الأمن والنظام في البلاد ، علاوة على
تخفيض الأعباء المالية التى تتحملها الحكومة المصرية كنفقات لقوات

(٧٢) ازيد من التفاصيل عن موقف موني من هذا الموضوع من الجيش

المصرى انظر :

Money to Granville, Sep. 2, 1882, P.R.O. CAB. 37/9/84. No. 4.

Colvin to Granville, August 21, 1882, P.R.O. CAB. (٧٣)
37/9/84.

Malet to Granville, No. 3 & inclosur 9, dated Sept 5, (٧٤)
1882 P.R.O. CAB 37/9/84. Very confidential.

Malet to Granville., Cairo. Novem 2, 1882, Parl. P. (٧٥)
Egypt 1 (1883) No. 105 & Inclosur.

الاحتلال ٠ والاتجاه نحو تكوين جيش وطنى او قوات شرطة قادرة على ان تحمل محل قوات الاحتلال(٧٦) ٠

ورأى جرانفيل خطورة سحب القوات البريطانية من الاسكندرية فى ذلك الوقت ، وأن وود Wood - سسر دار عام الجيش المصرى(٧٧) - يرغب فى بقاء قوة كافية بالقرب من الاسكندرية وأخرى ببورسعيد والاسماعيلية(٧٨) ٠

وأيد بارنج الرأى الخاص بتركيز الحماية البريطانية بالاسكندرية ، وتخفيض عدد قوات الاحتلال من ٦٧٠٠ جندى الى ٢٠٠٠ جندى ، وانسحابها من القاهرة(٧٩) ٠ ووافقت الحكومة البريطانية على اقتراح بارنج بتخفيض القوات وسحب الحماية من القاهرة ، على أن يقع على عاتق حكومة الخديو مسئولية حفظ الأمن والنظام بمساعدة حكومة انجلترا(٨٠) ٠

وكذلك اقترح دوغرين فى تقريره لانشاء جيش جديد لتأمين مصر من خطر غزو أوربى او عثمانى بالاعتماد على الوسائل الدبلوماسية العادية ، ولكنه رأى أن من الخطأ الاستغناء تماما عن الجيش . فعلى الرغم من أن قوة من رجال البوليس الأشداء تستطيع كبح جماح البدو والمحافظة على ضفتى القناة الا أن مصر ستكون معرضة لقيام بعض الثورات التى قد تصطبغ بالصبغة الدينية ،

Malet to Granville, Cairo., August 26, 1883. Parl. P. (٧٦)
Egypt 1 (1884) Inclosure in No. 3 Memorandum by edrif Pasha.

(٧٧) أصدر الخديو مرسوما فى ١٦ يناير ١٨٨٣ بتعيين وود - أحد قواد الحملة الانجليزية قائدا عاما للجيش المصرى ورئيسا لاركان حربى ، وظل هذا المنصب محمورا فى القوات الانجليزية طوال الاحتلال .

Granville to Baring F.O. 633/7., dated August 31, 1883 in. P.R.O. Cromer private papers. Secret. (٧٨)

Baring to Granville, Cairo. Octo 1. 9, 1883, Parl. P. (٧٩)
Egypt 1 (1884) No. 38.

Granville to Baring, F.O. Novemb, 1, 1883. Parl. (٨٠)
P. Op. Cit. Nos : 54. 55.

ومثل هذه الثورات يجب القضاء عليها عندئذ في المهد قبل استفحالها وازدياد خطورتها (٨١) . ونادى دوفرين بإنشاء قوات حرس الدرك (الجندرمة) لتكون موازية لقوة الجيش ويمكن الاعتماد عليها عند اللزوم لقمع بوابر أى ثورة عسكرية (٨٢) .

ورأت « لجنة الدفاع عن المستعمرات » Imperial Defence committee ألا تستبقى في مصر أعدادا كبيرة من القوات سوى تلك الضرورية للمحافظة على الأمن الداخلي ، حتى لا تصبح هذه الأعداد الكبيرة حبيسة في مصر ، بينما تحتاج إليها إنجلترا في مكان آخر (٨٣) .

كذلك قامت قوات الاحتلال بالغاء البحرية المصرية ، وكان هدف السياسة البريطانية حرمان مصر من أية قوة بحرية ، لأنها بموقعها الجغرافي الممتاز وشواطئها الممتدة الطويلة تستطيع الحصول على مكانة بحرية مرموقة يخشى بأسها ولاسيما بعد شق قناة السويس . ووقفت بريطانيا بالمرصاد أمام إنشاء مصر لأسطول قوى . ويؤكد ذلك التقارير المرفوعة الى مجلس الوزراء البريطاني وهي تطالب بتجريد سواحل مصر من التحصينات والمعدات العسكرية (٨٤) .

وكذلك طالب كولفن بأن تكون سواحل مصر الشمالية على البحر المتوسط في المستقبل ساحلا مفتوحا أى تجريد الاسكندرية

(٨١) انظر تقرير دوفرين في : Parl. Pap. Egypt 6 (1883) No. 38.

(٨٢) عبد العظيم رمضان ، الجيش المصرى في السياسة ١٨٨٥ - ١٩٣٦

ص ٣٦ .

(٨٣) Memorandum by the Imperial Defence committee. to F.O., No. 38/4/32 dated. April 26, 1904 in P.R.O., CAB.

(وهي مذكرة مرفوعة لوزارة الخارجية البريطانية عن الحماية البريطانية

في مصر ؟ .

P.R.O., CAB, 37/9/84. No. 3. O. Cit.

(٨٤)

وأبو قير ورشيد من التحصينات الموجودة بها وأن يتم بيع معداتها الحربية (٨٥) .

ووضعت سلطات الاحتلال الخطط لترسيخ قدمها وتأمين أسطولها في البحرين الأحمر والمتوسط وكذلك قناة السويس ، فأتخذت من الاجراءات الخاصة بالبحرية المصرية وتلخصها فيما يلي :

١ - الغاء الأسطول البحرى المصرى وتسريح رجاله .

٢ - الغاء الأسطول التجارى وبيع بواخر البوستة الخديوية الى شركة بريطانية ، واحلال الضباط والغنيين الأجانب محل المصريين فى تسيير هذه البواخر للتخلص من الطبقة البحرية المصرية ، لما لها من تقاليد قديمة متوارثة منذ أوائل القرن التاسع عشر .

٣ - الغاء الترسانة البحرية وتسريح ما بها من عمال مدربين .

٤ - استغلال الامكانيات المصرية فى خدمة المصالح البريطانية التى تتمثل فى :

(أ) تأمين الملاحة على طول الطريق البحرى الى الهند .

(ب) توسيع الموانى المصرية لخدمة النقل البحرى البريطانى الذى يقوم باستيراد القطن والحاصلات المصرية الى بريطانيا وتصدير المصنوعات البريطانية الى مصر .
ولتكوين قواعد حربية للأسطول البريطانى .

(ج) حراسة الشواطىء المصرية الطويلة لمنع تهريب البضائع .

(د) تخريج ضباط يقتصر تدريبهم على الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية فقط ، مع حرمانهم من التدريب الحربى كلية (٨٦) .

وطلب جرانفيل من البحرية البريطانية تواجد قوة بحرية بميناء بورسعيد ، كذلك القوة المتواجدة بميناء الاسكندرية لحفظ النظام فى بورسعيد المدخل الشمالى لقناة السويس (٨٧) .

وبالنسبة لحراسة شواطئ قناة السويس فقد نصت المادة التاسعة من اتفاقية ٢٢ يونية ١٨٦٦ : « على أن تبقى القناة البحرية وملحقاتها خاضعة لنظام الشرطة المصرى ، ويباشر سلطته عليها مطلقة من كل قيد ، مثلما يباشرها فى أى مكان من الاراضى المصرية ، بحيث يحافظ على النظام والأمن العام ويكفل تنفيذ قوانين البلاد ولوائحها » (٨٨) .

ولم تغفل سلطات الاحتلال ، بعد أن وضعت يدها على الجيش والبوليس والجندرية والبحرية ، عن تأمين ضفتى قناة السويس وحراستها بقوات موالية لها . ففى رسالة سرية بعث بها اجرتون Egerton (٨٩) الى جرانفيل اوضحت أن ابراهيم باشا توفيق - محافظ مدينة بورسعيد ومنطقة قناة السويس - قد اقترح طرد كل الملاحطين المكلفين بحراسة ضفة قناة السويس الغربية واحلال قبائل البدو ، لقبيلة الشهاوية ، بالاشراف على حراستها ، وهذه

(٨٦) أحمد عبد المنصف داود - البحرية المصرية ص ٧٢٧ ، عبد الرحمن

الرافى - مصر والسودان ص ١٩ - ٢٠ .

Granville to Admiralty, F.O. Jan. 18, 1884. Parl. (٨٧)
Pap. Egypt 5 (1884).

(٨٨) عبد العزيز الشناوى ، وثائق ونصوص من التاريخ الحديث ،

ص ص ٦٢٨ - ٦٢٩ .

(٨٩) ادوين اجرتون Edwin H. Egerton (عمل مساعدا

لبانرج ووصل مصر فى مارس ١٨٨٤) .

القبيلة قد ثبت عدم ولائها للانجليز خلال الثورة الأخيرة (يقصد الثورة العربية) ، فقد جرح أحد مشايخها عندما قاتلوا ضد الانجليز في القسيمة (٩٠) . ثم يستطرد التقرير : « رجوت نوبار باشا أن يستفسر عن هذا الموضوع وحصل على التوضيحات المطلوبة من الحكومة بالاضافة الى ذلك أبرق نوبار باشا لمحافظ بورسعيد يطلب منه الحضور للقاهرة لتقديم مزيد من التفسيرات حول هذا الموضوع . وعندما حضر محافظ بورسعيد للقاهرة زارنى وتبينت مما قاله لى انه من المرغوب فيه أن تقوم قوات دورية منظمة ، سواء قوات الشرطة أم قوات حرس السواحل لتشكيل « قوة لحماية القناة » ، وأنه على الرغم من ازدياد الأعباء المالية لتلك القوة ، الا ان هناك أمرا آخر وهو تقليل نسبة كبيرة من التهريب القائمة وقتئذ ، وستصبح الإيرادات موازية للنفقات » (٩١) .

وقد نبه قنصل بريطانيا محافظ بورسعيد الى عدم تعيين من لم يثبت ولاؤهم للانجليز في حراسة القناة في المستقبل ، ونبهه الى أن وظيفته كمحافظ تتطلب قدرا كبيرا من الحيطة والحذر ، ليس فقط من أجل المهام الخطيرة المنوط بها أمام حكومته ، وهى حماية ذلك المجرى الملاحي ذى الأهمية العالمية ، وانما أيضا عدم اعطاء فرصة لأحد لانتقاده والهجوم عليه خاصة من الجاليات الأجنبية الحاقدة . وأن الانجليز والفرنسيين من الممكن أيضا أن تعلو أصواتهم بالشكوى إذا ما بدا منه تأييد وجهات نظر إحدى الجنسيات على حساب الأخرى . وللانجليز الحق في الشكوى عندما يوكل الى قبيلة معادية لها القيام بحراسة قناة السويس . وكرر النصيحة بأن الطريق الآمن له (للمحافظ) هو التزام جانب الحذر الشديد ، ليس فقط بالنسبة لتعيين المصريين ولكن أيضا بالنسبة لكل شيء متعلق بقناة السويس (٩٢) .

Edwin. H. Egerton to Granville, No. 643, dated. June (٩٠)
22, 1884. In P.R.O. F.O. 78/3723.

Ibid. (٩١)

Ibid. (٩٢)

وعلى كاتب هذه الرسالة ، بأن إبراهيم باشا توفيق قد تعلم فى فرنسا ويبدو أنه يفضل الحضارة الفرنسية ، ولكن يبدو أنه شخصية ذات قدرة للقيام بأى عمل حاسم من جانبه فى مواجهة السلطات وليس هناك شك فى صلاحيته لوظيفته الحالية . هذا وقد وجه ايجرتون نظر الحكومة المصرية ومحافظ بورسعيد ومنطقة القناة الى ضرورة التزام الحذر الشديد فى كل شىء يتعلق بالعناية بقناة السويس (٩٣) .

كان قد تم تعيين نائب للمحافظ بالاسماعيلية ، وثبت عدم كفاءته فتم عزله . وتوضح لنا هذه الوثيقة السرية الأمور الآتية :

١ - اهتمام الانجليز فى مصر بمسألة تأمين حراسة قناة السويس بقوات موالية لها .

٢ - ابعاد كل من شارك فى الحرب ضد الانجليز من كافة الوظائف وبصفة خاصة تلك الأعمال المتعلقة بأمن قناة السويس .

٣ - أهمية التبعية والولاء للانجليز لكل من يعمل فى وظائف حساسة .

٤ - رسم السياسة التى يجب على محافظ بورسعيد ومنطقة القناة أن ينتهجها ، وعدم خضوعه لأى تيارات سياسية أو نفوذ أجنبى لخدمة دولة على حساب الأخرى .

٥ - الثقافة الفرنسية دليل عدم الولاء للانجليز والشك فى اخلاصهم لهم .

وعلى هذا اهتمت وزارة الداخلية فى الحكومة المصرية بحراسة ضفتى قناة السويس والقناة العذبة ، وذلك بتخصيص خفر من عربان قبائل مديرتى الشرقية والغربية . وكثيرا ما تضرر محافظ منطقة قناة السويس من عدم استكمال أولئك الخفر فكان يشدد على مشايخ القبائل باستكمال الخفر فى نقاط الحراسة ، وأن

يدفع كل شيخ قبيلة غرامة للخزينة عندما يتأخر فى إرسال أحد الخفراء الى مركز حراسته أو انبعاث الغبار من موقعه . وطلب ناظر الداخلية صدور قرار بهذا الشأن(٩٤) .

قناة السويس والأزمة المالية المصرية :

وفى السنوات الأولى للاحتلال البريطانى ، بعد أن بدأت الحكومة البريطانية فى وضع أسس إدارة الحكم ، حينئذ واجهت مشكلة من أعقد المشاكل وأخطرها هى الأزمة المالية المصرية . فقد واكبت هذه المشكلة شق قناة السويس ، عندها تدفقت رؤوس الأموال الأجنبية على مصر بغية الحصول على الأرباح الباهظة فكانت نذير الارتباك لخزانة مصر ، والتي اتخذها الاستعمار الأوروبى ذريعة للتدخل فى البلاد(٩٥) .

وقد اتسمت الأزمة المالية بالطابع الدولى ، ونجحت الدبلوماسية الفرنسية أيضا نجاح وبمساعدة المستشار بسمارك وبتأييد الدول الأوروبية ، فى استغلال هذه الأزمة واجبار بريطانيا على الدخول فى مفاوضات ربطت فيها الأزمة المالية بمشكلة قناة السويس كما سنرى . وكانت الحكومة البريطانية تدرك مدى خطورة الأزمة المالية المصرية وحاولت فك أغلال القيود المالية(٩٦) . ولهذا اختارت واحدا من أقدر رجالها الماليين كفاءة وهو - بارنج - ليسيير بمقاليد الأمور فى مصر الى بر الأمان ، لأنه يحل المشاكل المالية

(٩٤) مذكرة مرفوعة من نظارة الداخلية الى مجلس النظار - وثائق القلمة - دار المحفوظات ، محافظ رئاسة مجلس الوزراء المصرى ، محافظة رقم ٥ ملف ١/١٥ بتاريخ أغسطس ١٨٨٥ .

(٩٥) بالنسبة للأزمة المالية فى مصر فى الفترة السابقة على الاحتلال البريطانى ، راجع : السيد جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ، ص ص ٢٩٨ - ٣٠٩ .

Milner, England in Egypt. P. 92.

تصبح مصر بئامن عن المؤامرات الدولية والتدخل فى شئونها الداخلية .

ولم تكن قناة السويس وحدها التى كانت تشغل بال الدول البصرية والأوربية وانما كانت الأزمة المالية هى الأخرى تحظى باهتمامهم ، بل أكثرها إلحاحا وفى حاجة الى اتفاق بين الدول . فالتدخل المالى فى مصر ومصالح الدائنين وأصحاب السندات ورؤوس الأموال وحملة أسهم شركة قناة السويس ، كل هؤلاء وقفت وراءهم حكوماتهم . وكل ذلك كان نوعا من الاستعمار الاقتصادى والمالى والتقنى الذى تعرضت له مصر على يد أوربا منذ غزو نابليون لمصر (١٧٩٨) والذى انتهى بالاحتلال البريطانى لمصر (١٨٨٢) (٩٧) .

وعلى أية حال فقد كانت اهتمامات إنجلترا بمصر استراتيجية بالدرجة الأولى ، أما الدول الكبرى فقد كانت اهتماماتها مالية بصفة أساسية . فقيام القضاء المختلط فى مصر (١٨٧٥) وتسوية جوشن - جوبير (١٨٧٦) وإقامة المراقبة الثنائية كلها كانت وراء رغبة الدول الأوربية فى ضمان قروضها ومشاريعها فى مصر ، وأدت الى مطالبة هذه الدول بالتدخل لحماية مصالحها فى مصر . إلا أن الاحتلال الانجليزى لمصر جعل الانجليز يقومون بدور حماية الدائنين الأجانب (٩٨) .

وقد واجهت البلاد أزمات شديدة عقب الاحتلال البريطانى ، فمن نضوب معين الخزانة الى مطالبة الأجانب للحكومة بالتعويضات الجسيمة عن حوادث ١٨٨٢ ، والتي بلغت ٤٦ مليون جنيه ، الى ظهور وباء الكوليرا . وطالبت الجلايات الأجنبية فى مصر بتمويضها عن الخسائر التى لحقت بها . والمسئول الحقيقى هو الحكومة

(٩٧) تناول جون مارلو ، فى كتابه : النهب الاستعمارى لمصر (١٧٨٩ - ١٨٨٢) تحليلا للاستعمار المالى والاقتصادى لمصر . ترجمة عبد العظيم رمضان .

Marlowe, Op. Cit.,

(٩٨)

البريطانية وقوات الاحتلال التي دمرت مدافعها مدينة الاسكندرية ، وتحمل الشعب المصرى آخر الأمر تعويضاتها الجسيمة (٩٩) .
 نتيجة لمطالبات الدول اتفقت الحكومة المصرية والدول على جعل البت فى أمر هذه التعويضات من اختصاص « لجنة دولية » شكلت لهذا الغرض فى يناير ١٨٨٣ بعد مراسلات عديدة بين الحكومة البريطانية وحكومات الدول الأوربية المعنية بالأمر (١٠٠) . ومن العجيب ان دفع التعويضات عن هذه الخسائر كان يتم حسب قاعدة : « حسن النية » بالنسبة للتجارة والأثاث والمبانى (١٠١) . وبالغ الأجانب فى مطالبهم وأسرفوا فى التلفيق وتزوير المستندات التى يؤيدون بها مزاعمهم ، وكانت فرصة اغتنموها للاثراء بطريق غير مشروع ، ووجدوا من عطف اللجنة عليهم ، والتى كان أغلبها من الأوربيين (١٠٢) .

وثمة كارثة أخرى نزلت بمصر والمصريين ، هى وباء الكوليرا الذى انتشر فى البلاد عن طريق أحد وقادى السفن البريطانية المارة بقناة السويس قادمة من الهند ، ونزل هذا الوقاد لبورسعيد ومنها الى دمياط حيث انتشر الوباء فى سائر المدن المصرية وبلغ مجموع الذين حصدهم هذا الوباء ٥٨٣٦٩ فردا (١٠٣) . بينما هناك من يقول بأن الوباء قد قضى على ٨٠ ألف أو ١٠٠ ألف شخص (١٠٤) .

-
- (٩٩) راجع تفاصيل ضرب مدينة الاسكندرية فى ١١ يوليو ١٨٨٢ : السيد جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ، ص ص ٣٦٤ - ٣٦٩ .
 Tissot a Duclerc., Oct 07, 1882, D.D.F.T. 4. No. 539. (١٠٠)
 Colvin, A., The Making of Modern Egypt. P. 39. (١٠١)
 (١٠٢) عبد الرحمن الرافعى ، مصر والسودان ، ص ص ٣٦ - ٣٧ .
 (١٠٣) راجع بالتفصيل أحداث هذا الوباء الذى عصف بآلاف الأرواح من المصريين بسبب قناة السويس فى الفترة من سبتمبر ١٨٨٢ - ابريل ١٨٨٤ فى : Parl. Pap. Egypt 22 (1884).
 Colvin., Op. Cit., P. 41. (١٠٤)

فلقد كان هناك قصور في مراعاة الوقاية في منطقة القناة من جانب السفن العابرة لقناة السويس لشروط الحجر الصحي (١٠٥) .

وهكذا لم تعان مصر فقط من فقد الملايين من إيرادات قناة السويس ولكنها فقدت أيضا عشرات الألوف من أرواح أبنائها في الأوبئة التي جاءت من المنطقة الشرقية عن طريق قناة السويس .

وتحملت الخزانة المصرية عبئا جديدا تمثل في تكاليف قوات الاحتلال والتي قدرت بـ ١٦٠ر٠٠٠ جنيه استرليني سنويا ، على أساس قوة قوامها ٤٠٠٠ جندي (١٠٦) . يضاف الى ذلك أحداث السودان وما تكبدته مصر من أموال وأرواح وقدر « ملتر » نفقات الجيش لاعادة السودان بخسارة ٢٠٠ر٠٠٠ جنيه استرليني سنويا تحمّلتها الخزانة المصرية (١٠٧) .

ورفض أعضاء الأحزاب في مجلس العموم البريطاني أن يتحمل البريطانيون بنسب واحد ، فقد سبق أن تحمل دافع الضرائب البريطاني ضريبة قدرها ٣ ١/٢ بنس عن كل جنيه استرليني لدفع نفقات حملة ولسلي على مصر ، وهذا — في نظرهم — هو أقصى حد للمساهمة المالية للمشكلة المصرية من أجل حماية المصالح الاستراتيجية البريطانية ، وهي السبب الحقيقي للاحتلال البريطاني (١٠٨) .

وكانت الحكومة البريطانية قد تلقت تقارير عن حالة مصر قبل دخول قوات الاحتلال العاصمة بفترة طويلة ، وذلك لأن الحكومة البريطانية كانت تقدر أهمية المشاكل المالية المصرية وخطورتها على

Cookson (فنصل الجلترا بمصر)	To Granville, January (١٠٥)
13, 1884, Parl. Pap. Egypt 22 (1884) Inclosure, In No. 17.	
Mariowa, Op. Cit., P. 101.	(١٠٦)
Milner, Op. Cit., P. 85.	(١٠٧)
Mariowe., Op. Cit., P. 76.	(١٠٨)

مستقبل مصالحها الاستراتيجية في مصر ، فكلفت كولفن ومالت وبارنج ، وكلهم من الذين عاشوا الأحداث المصرية الا وكان لهم باع كبير في معرفة الازمة المالية المصرية ، لى بتقاريرهم للحكومة البريطانية عن الازمة وطريقة معالجتها .

وكان تقرير « أوكلاند كولفن » أول تلك التقارير(٩) .
ضمتها سجلات رئاسة مجلس الوزراء البريطانى ملف « م
حول مستقبل ادارة الحكم فى مصر »(١٠) وذكر كولفن فى تقر
الحالة المالية : « ان الالتزامات المالية فى مصر لها الصبغة
والتي يؤكدها قانون التصفية (رسوم ١٧ مايو ١٨٨٠) ، و
الاتفاقات التي اعترفت بها جميع المحاكم الدولية ٠٠ أما ال
التي عقدتها الحكومة المصرية مع آل روتشيلد فلا تدخل ض
اتفاقيات الدول »(١١) .

وأضاف التقرير : « يجب مساندة الالتزامات المالية لأز
سوف تنظم شئونها المالية فى المستقبل ، الا انها فى حاء
مراقبة شديدة خصوصا بعد أحداث ١٨٨٢ » غير أن كولفن
فيقول : « ولكن الخبرة تؤكد أنه تحت ظل اشراف الادارة الر
فان التدخل يمكن زيادته ، ليس فقط لتعويض الديون وانما
الادارة أيضا . وان الضغط على مصر من جانب أوروبا ال
والصناعية بتدعيم من عملاتها الدبلوماسيين ، وتقويتها للم
المختلطة ، كل ذلك يمثل قوة مستمرة ومتزايدة ، وحيث
الصعب ازالة هذه العقبة فان أرشد شيء يمكن عمله هو ت
وتوزيعها من أجل منع هيمنتها وسيادتها فى وجه كل مقاوما

(١٠) تقريره مؤرخ فى ١٢ أغسطس ١٨٨٢ . ولقد عمل كولفن
المراقبة المالية الثنائية ثم عين مستشارا ماليا للحكومة المصرية عقب
والغاء المراقبة الثنائية وألف كتابا عن تاريخ مصر الحديثة .
to Granville, August 24, 1882, P.R.O., CAB. (١١٠)
4. Secret.

أن تقوم بها مصر . وعلى هذا الأساس لا أمل على الإطلاق في ترك وزراء المالية المصريين يتصرفون بمفردهم في الأزمات المالية الثقالة المفروضة عليهم بالارتباطات المالية العديدة الحالية . يضاف إلى ذلك وجود إدارة أوروبية قوية ، منها على سبيل المثال : لجنة أراضي الدائرة والأراضي المشتركة والسكة الحديدية ، والتي تعتبر مستقلة عن الحكومة ويديرها أوروبيون . تلك الإدارة التي سببت الكثير من الانتقادات لوجود أعداد كبيرة من الموظفين الأوروبيين يقاضون مرنجات باهظة ، تمثل عبئا ثقيلا على ميزانية الحكومة المصرية . ولم يكن في مقدور الحكومة المصرية مقاومتها لأنها لم تكن قوية بالقدر الكافي للوقوف في مواجهتها . ويمكن القول أن الحكومة المصرية لا يمكن أن تضع هذه الإدارة الأوروبية في مكانها الصحيح بدون تدعيم ومساندة (١١٢) .

ويؤكد في تقريره : « أنه طالما بقي الأوروبيون ، فإن مطالبهم وادعاءاتهم سوف تبتلع كل موارد مصر ، وتدفع وزير المالية إلى النظر إلى المصالح المصرية كمصالح ثانوية بالمقارنة مع مصالح حملة السندات . فالحكومة إذا أرادت أبعاد التدخل الأوربي فإن عليها أن تضع في اعتبارها - قبل كل شيء - ضرورة دفع البونلات والديون ، وعليها أن تضحى بالفلاحين والاصلاح وتجويع الدولة وأرهاق دافعي الضرائب . كل ذلك سيعرض الدائن العام . . وعلى هذا يقتضى الأمر قيام أو وجود نصيحة مالية أوروبية ، ترشدهم الوزراء المصريين، والا ستفشل البلاد في الوفاء بالتزاماتها» (١١٣) .

واكد كولن « أن الصدام الحقيقي لن يقع بين المستشار المالي والحكومة المصرية ولكن بينه وبين القناصل الأجانب . ولكن مع الخبرة يمكن القول أن مالت أو بارنج وحتى معي (أى كولن) لم تكن هناك صعاب . فالخبرة بالنسبة للجانب الفرنسي ليست في مكانها لأن الظروف السياسية لفرنسا والظروف التقليدية للجالية

Ibid.

(١١٢)

Ibid.

(١١٣)

الفرنسية فى مصر تضع عناصر عدم الوفاق والصعوبة بين الموظفين الفرنسيين هناك هو وضع غير موجود بالنسبة لنا ، (١١٤) .

ورأى كولفن إلغاء المراقبة الثنائية ، وجعل المندوب الدبلوماسى مندوبا ماليا أيضا ، وعندئذ ستكون له سلطة التدخل فى الشئون الداخلية لمصر نيابة عن حكومتها (١١٥) .

وأخذت الحكومة بوجهة نظر كولفن وأعطت بارنج سلطات مالية الى جانب سلطاته السياسية .

كذلك عارض مونى — فى تقريره — المراقبة المالية الثنائية وطالب جعلها مراقبة مالية ثلاثية بتواجد ايطاليا والنمسا بالتناوب ، فى محاولة لاضعاف النفوذ الفرنسى . كما طالب ببدل للمراقبة الثنائية . ورأى مونى أنه تحقيقا لهدف معرفة ما يدور فى جلسات مجلس الوزراء المصرى علاوة على التأثير على القرارات التى يتخذها المجلس ، يجب أن يكون وزير المالية فى الحكومة المصرية انجليزيا لمدة خمس سنوات ، وتعيينه حكومة انجلترا ، أو انشاء مراقبة مالية واحدة لمدة خمس سنوات (١١٦) .

وكذلك هاجم تقرير مالت ، المراقبة الثنائية ، ورأى أن اختفاءها سيكون خدمة جليلة للمصريين ، وأن الفرصة متاحة لفرض سيادة انجلترا والاستفادة من هذه السيادة ، خاصة بعد الانتهاء من القضاء على الثورة واستعادة سلطة الخديو . وأنه يجب تدعيم وزيادة النفوذ التجليزى بالنسبة للدول الاخرى (١١٧) . ولقد نجحت الحكومة البريطانية فى دفع حكومة الخديو لرمع مذكرة باسم

Ibid.	(١١٤)
Ibid.	(١١٥)
Money to Granville, No. 4. dated, Sept. 2, 1882. in P.R.O. CAB. 37/9/84.	(١١٦)
Malet to Granville, alex. No. 3, dated Sept 5, 1882, in P.R.O., Cab. 37/9/84. Private.	(١١٧)

شريف باشا للحكومة البريطانية تؤكد فيها مساوئ « المراقبة الثنائية » وأن هذه المراقبة تحولت من الصبغة المالية الى الصبغة السياسية ، والتي تهدف فقط حماية مصالح الدائنين الأوربيين (١١٨) .

فأصدرت الحكومة المصرية في ٤ يناير ١٨٨٣ مرسوما بالغاء « المراقبة الثنائية » وتعيين كولفن ، مستشارا ماليا انجليزيا بدلا من هذا النظام (١١٩) .

وأصبح المستشار المالى يمثل بالتدريج حجر الزاوية في النفوذ الانجليزى في الحكومة المصرية ، فلقد ظن البعض في بادئ الأمر أن وظيفة المستشار المالى لن تزيد عن كونه « موظف تنفيذى » . ولكن سرعان ما نمت نفوذه ، وأصبح له مقعد في مجلس الوزراء بدون سلطة التصويت - ووضعت الحكومة البريطانية قاعدة هي : « عدم اتخاذ أى قرار مالى بدون موافقة المستشار المالى » (١٢٠) .

وكانت قد جرت مباحثات مستفيضة ومراسلات عديدة حول موضوع المراقبة الثنائية ، يمكن أن نطلق عليها **الحوار الدبلوماسى الساخن بين الحكومتين الفرنسية والبريطانية** ، وكان من الصعب بطبيعة الحال ، أن تكون المصادثات ودية ، كما كانت من قبل ، لأن مواقف البلدين قد تغير ، فبدلا من اللجوء لبحث امكانية عقد شروط اتفاق ، أنحصر دور فرنسا في انتظار الاتصالات التي ستجريها انجلترا التي ترددت في المصادثات ، متجهة لاعلان نواياها الجديدة عن طريق تصريحات صادرة عن مجلس العموم البريطانى . وواجهت انجلترا عدوا دافع بصلاية عن حقوق فرنسا (١٢١) .

Malet to Granville, Cairo, Novem 7. 1882. Parl Pap. (١١٨)
Egypt 2 (1883), inclo. No. 23.

Rainder à Duclerc, Le Cairo, Feb, 6, 1883. D.D.F.T. (١١٩)
No. 608.

Millner., Op. Cit., P. 106. (١٢٠)

Bourguet, Alfred. La France et L'angleterre en (١٢١)
Egypte, P.P. 254 — 5.

ومن هذه المراسلات ، رسالة بعث بها جرانفيل الى ليونز - سفير إنجلترا بباريس - أوضح له أن حكومة إنجلترا تستشير الحكومة الفرنسية في المصالح المشتركة بينهما ، مثل مسألة تعيين مراقبين ماليين : انجليزى وفرنسى ، وقد أظهرت الأحداث الأخيرة أن هذا النظام لا يخلو من عيوب خطيرة . وعلى هذا ترى حكومة إنجلترا أنه من المستحسن التخلّى عن وظيفة المراقب كلية والبحث عن نظام آخر ، فيعين الخديو مستشارا ماليا أوربيا محل المراقب ، لمساعد مجلس الوزراء المصرى ، ولكن ليس كوزير للمالية ، كما أن مساعدة المستشار المالى لن تعطيه الحق أو السلطة فى التدخل فى إدارة البلاد ، وإن هذه الفكرة قد أوصت بها حكومة إنجلترا لسهولة وبساطتها لى يطور وينمى الشعب المصرى نفسه بنفسه (١٢٢) .

وكذلك بعث دكلرك الى تيسو - سفير فرنسا بلندن - برسالة خاصة مليئة بالتهكم والسخرية الكريرة على موقف إنجلترا ، وذلك خلال حديث دار بين دكلرك وليونز ، جاء فيه : « أنه من الخطورة ذكر عيوب المراقبة الثنائية فقط دون ذكر المزايا أيضا ، واستفسر منه عما إذا كان سيلغى المراقبة الثنائية حقاً ؟ فرد السفير البريطانى : « كبديل للمراقبة فإن الخديو سيعين مستشاراً واحداً أوربيا » فتهكم الوزير الفرنسى بقوله : « أى انجليزيا ؟ اليس كذلك ، حسنا لى تضع النقاط فوق الحروف ، فإن الذى تقترحه ليس إلغاء المراقبة الثنائية ، وإنما هو إلغاء الدور المراقب الفرنسى ، وهذا أمر غير مقبول ولا يمكن السماح به » وأوضح دكلرك لليونز أن الحكومة البريطانية أمامها ثلاثة بدائل لعملية تنظيم الإدارة فى مصر : « أما بمقرركم أو مع أوربيا أو معنا » (١٢٣) .

Granville to Lyon's, Confidential, October 28, 1882.
D.D.F. 4. No. 548.

(١٢٢)

وهذه الرسالة قدمت الى وزارة الخارجية الفرنسية من طريق ليونز .
Duclerc a Tissot, Paris, Octo 28, 1882. D.D.T. 4.
No. 561.

(١٢٣)

ويوضح هذا الحديث بداية الحرب الدبلوماسية التي شنتها فرنسا على إنجلترا ، وبداية لتوتر العلاقات بينهما ليس في مصر وحدها وإنما في بقاع شتى من العالم .

وقد اعترف تيسو في إحدى رسائله ، في هذه الفترة ، أن موقف فرنسا في المسألة المصرية ذو طابع سيؤدى — حتماً — إلى فتور في العلاقات بين إنجلترا وفرنسا ، بل ربما يؤدى إلى مشاكل خطيرة (١٢٤) .

وتوقع المشاكل والتعقيدات في كل مكان . ولم يخف بعض رجال السياسة الانجليز المخلصين لسياسة الوفاق بين الدولتين ، مخاوفهم ، وأخفى الفريق الآخر عداوته بصموية (١٢٥) . وأضاف « أن مسلك جارتنا على الجانب الآخر من بحر المانش يتسم بالغباء ، وسوف يترجم قريباً في المسائل العديدة التي تعالجها مع الحكومة البريطانية ، فسوف يواجهون بعداوة في كل مكان : في كندا ومدغشقر وتونس والكونغو » (١٢٦) .

وأخبر دكلرك جرانفيل أن الحكومة الفرنسية سوف يكون لها حرية العمل في الشؤون المصرية (١٢٧) .

وبرزت حرية العمل هذه في العداوة الفرنسية الرسمية تجاه الاحتلال الانجليزي لمصر ، محلياً ودولياً ، واستمرت هذه الحرب الدبلوماسية واحداً وعشرين عاماً ، فلم تكن هناك دولة أوروبية لها مصالح في مصر مثلما هو موجود لفرنسا وإنجلترا (١٢٨) .

وقد نظر الموظفون الفرنسيون في مصر ، وكذلك الرأي العام الفرنسي ، للاحتلال الانجليزي وما تلاه من الغاء للمراقبة المالية

Tillsot a Duclerc Novem. 4, 1882 D.D.F.T. 4. No. 555. (١٢٤)

Ibid.

(١٢٥)

Ibid.

(١٢٦)

Marlowe, Op. Cit., P.P. 70, 238.

(١٢٧)

Ibid.

(١٢٨)

الثنائية على أنه : «ذروة المؤامرات المدروسة لطرد الفرن
مصر واقامة نفوذ انجليزى له السيادة المطلقة فى البلاد»

ويرى مارلو « أن أحد دروس المراقبة الثنائية هو ا
الأوربيى الفعال لا يمكن تعضيده الا بمعونة القوة العسكرية
فشلت المراقبة الثنائية لأنها لم تجد هذه المساندة » (١٣٠)

فمشاكل فرنسا الداخلية وضعف مركزها الحربى
انجلترا على حرية العمل فى مصر (١٣١) .

وقد بلغت الحالة المالية المصرية من السوء حدا جعل «
يصرح (فى أغسطس ١٨٨٧) بأن العلاج الحقيقى لكل من
القاهرة لا يتركز فى التعاون مع السلطان ولكن فى « التحر
لمصر » (١٣٢) .

ونبه بارنج الحكومة البريطانية ، فى اواخر عام ١٨٨٣
الحالة المالية وطالبها بضرورة الدخول فى مفاوضات ه
الكبرى لتعديل قانون التصفية ، وللحصول على قرض
الحكومة المصرية لدفع التعويضات والالتزامات ا.
الأخرى (١٣٣) .

كذلك كان بارنج قلقا ازاء مسألة مطالبية الدول
بتخفيض نسبة فوائدھا الثابتة فى قانون التصفية ، لهذا أو
من ذلك أن تقوم الحكومة البريطانية بتحرير الخزانة الم
بعض أعباء مصاريف قوات الاحتلال ، وكذلك الموافقة على

238.

(١٢٩)

21.

(١٣٠)

Duclerc, Lond. Decem 15, 1882, D.D.F.T. 4.

(١٣١)

Op. Cit., P. 157.

(١٣٢)

, Op. Cit., P. 84.

(١٣٣)

نسبة الفائدة التى تحصل عليها من أسهم قناة السويس ، التى كانت قد اشترتها من الحكومة المصرية (١٣٤) .

تلك الأسهم التى تمكن دزيرلى فى عام ١٨٧٥ من وضع يد بريطانيا عليها . وعندما تم البيع تمهدت الحكومة المصرية بدفع قوائد الأسهم (٥ ٪) ، ووصلت قيمة هذه القوائد الى ١٩٢٨٥٨ جنيه استرلينا سنويا ، أى ما يعادل ١٩٨٨٢٨ جنيه مصرى ، وأن يتوقف هذا الدفع اعتبارا من يوليو ١٨٩٤ (١٣٥) .

وقد أيد سولسبرى بارنج بخصوص المسألة المالية ، وذهب فى تأييده لبارنج الى الحد الذى وافق فيه على تأجيل دفع أقساط القوائد المستحقة للحكومة البريطانية عن أسهم قناة السويس (١٣٦) .

وكانت نسبة التخفيض المقترحة لقوائد أسهم قناة السويس ١/٣ (١٣٧) ، بينما نجد أن نورثبروك اقترح أن تخفض القوائد التى تدفع عن أسهم قناة السويس بمعرفة الحكومة المصرية من ٥ ٪ الى ٣ ٪ أو الى ٣ ١/٢ ٪ على الأقل ، وذلك تحقيقا لرغبة مصر فى تخفيضها الى ٣ ١/٢ ٪ (١٣٨) .

وقد طلب تشيلبرز تعديل نسبة تخفيض قوائد أسهم قناة السويس من ١/٣ الى ١/٢ فقط حتى يكون هناك توازن بين نسبة تخفيض القوائد بنفس المستوى ، مثل الذى تم للأوربيين وأن مصر

Baring to Childers, F.O., No. 633/5 dated, Mar. 4, 1884 in P.R.O. Cromer Papers. (١٣٤)

(١٣٥) عن موضوع صفقة الأسهم راجع : السيد جلال ، الصراع الدولى حول استقلال قناة السويس ، ص ٢٢٩ - ٢٦٦ .

Mansfield, P., The British in Egypt. P. 102. (١٣٦)

Farnie., Op. Cit., P. 106. (١٣٧)

Ibid. P. 327. (١٣٨)

دفعت ٤١٪ فوائد أسهم قناة السويس عن العامين (من ١ فبراير ١٨٨٤ الى ٣٠ نوفمبر ١٨٨٦) (١٣٩) .

وتقدمت الحكومة البريطانية للدول في مؤتمر لندن - الخاص ببحث الأزمة المالية المصرية - من أجل الحصول على امتيازات مالية لمصر ، وبالأخص تخفيض نسبة فوائد الأرباح على السندات المصرية والتي يمكن موازنتها بتأجيل الفوائد المستحقة لانجلترا على أسهمها في قناة السويس . ورفض مؤتمر لندن السماح بمثل هذا التخفيض في الفوائد لمصلحة الدين المصري (١٤٠) .

وقد رأى بارنج أن تتحمل الحكومة البريطانية عبء دفع الفوائد من وجهة نظر المصالح الاستراتيجية البريطانية في مصر - متمثلة في قناة السويس - من أجل تجنب المزيد من التدخل الدولي في المالية المصرية (١٤١) .

بركان جلدستون قد فكر في طلب قرض بضمان قيمة فوائد أسهم انجلترا في شركة قناة السويس ، الا أن هذا الاقتراح رفض ، وكانت هذه أول محاولة من جانب حزب الأحرار البريطاني لتحويل الأسهم الى مجال للكسب المادي ، وأن يضمن الانتقام لعملية حزب المحافظين عام ١٨٧٥ ، وعارض مجلس الوزراء الفكرة في أبريل عام ١٨٨٤ (١٤٢) .

وعندما أحست الحكومة البريطانية بتعقد الأزمة المالية ، بعث جرانفيل في ١٩ أبريل ١٨٨٤ للدول الأوروبية الكبرى بمقترحات لعقد مؤتمر دولي لعلاج الأزمة المالية المصرية (١٤٣) . وقد تبع ذلك

Ibid.	(١٣٩)
Ibid.	(١٤٠)
Ibid.	(١٤١)
Ibid.	(١٤٢)
Colvin, Op. Cit., P. 157.	(١٤٣)

سلسلة من المحادثات غير الرسمية بين الحكومتين الفرنسية والإنجليزية ، استمرت خلال شهرى مايو ويونيه ، وتناولت تلك المحادثات المسائل المالية والسياسية بشكل أوسع فيما يتعلق بالاحتلال البريطانى (١٤٤) .

وانتهزت الحكومة الفرنسية هذه الفرصة وربطت الأزمة المالية بمسألة قناة السويس ، وشددت من ضغطها السياسى على انجلترا لتحلها على الجلاء عن مصر وتسوية مسألة قناة السويس ، وقد تم الاتفاق بين الدولتين على أن تجلو انجلترا عن مصر فى مطلع عام ١٨٨٨ وتتعهد فرنسا بعدم احتلال مصر . وتقدم الحكومة البريطانية - قبل جلائها - مشروعا للدول الكبرى يقرر حيدة مصر حيدة دائمة على غرار الحيدة المقررة لبلجيكا . وان تقدم الحكومة البريطانية مشروع اتفاقية دولية تنظم حرية المرور فى قناة السويس على ضوء المبادئ الواردة فى المنشور البريطانى ٣ يناير ١٨٨٣ . وان الحكومة البريطانية تعلن أن تنفيذ الجلاء وتقرير حيدة مصر ، وعقد اتفاقية قناة السويس ، كل ذلك متوقف على تسوية المالية المصرية (١٤٥) .

ويعتبر هذا الاتفاق أول اتفاق سياسى مؤقت يعقد بعد الاحتلال بين بريطانيا وفرنسا بشأن المسألة المصرية (١٤٦) .

وعقد المؤتمر بلندن (من ٢٨ يونيه الى ٣ أغسطس

Marlowe., Op. Cit., P. 99.

(١٤٤)

Parl. Pap. Egypt No. 23 (1884) No. s, 11, 12, 16, June 11(٥)
17. 1884.

وانظر أيضا : عبد العزيز الشناوى ، أبريد الجديدة وقناة السويس .

ص ص ٧ - ٨ .

(١٤٦) عبد العزيز الشناوى ، المرجع السابق ، ص ٩ وهامشها .

١٨٨٤) (١٤٧) . وراس جرانفيل وتشيلدرز المؤتمر ، وكان بارننج قد استدعى الى انجلترا ليشترك فى المباحثات المبدئية للمؤتمر . ولم تكن هناك حقيقة مؤكدة حول مشاورات ومداولات المؤتمر ، فقد كانت الأمور الظاهرية ، هو الاهتمام بالمسائل المالية ، ولكن فى حقيقة الأمر اهتم المؤتمر بالمناورات السياسية المعقدة (١٤٨) . حيث حاول المندوب الفرنسى تدويل الازمة المالية فى الرقت الذى حاول مندوب انجلترا التقليل من التدخل الدولى فى المشكلة ، ووجد مندوب فرنسا مساندة من مندوبى المانيا والنمسا والروسيا (١٤٩) .

وحاول المندوب الفرنسى التأثير على مندوب ايطاليا ، فأوضح الأول ان قناة السويس لا يمكن أن تصبح طريقا ملاحيا « انجليزيا - مصريا » ، ولا أن يصبح البحر الأحمر « بحيرة بريطانية » ، فمصالح فرنسا فى الهند الصينية ومدغشقر لا يمكن اهمالها ، ومن ثم فان مقاومة اطماع انجلترا الاستعمارية يجب أن تكون هدف الدول الأخرى . وأوضح له أن موقف فرنسا يشبه موقف ايطاليا بممتلكاتها فى البحر الأحمر ، ومركزها كدولة من دول البحر المتوسط لا يمكن لها أن تقف غير مكتثرة بالنسبة لقناة السويس لأن لاطاليا مصالح حيوية فى مصر (١٥٠) .

وعلى هذا حث جول فيرى ايطاليا للتعاون معها للمحافظة على الطابع الدولى لقناة السويس ورغب فى أن تشارك ايطاليا فرنسا فى هذا الموضوع لأن التعاون بينهما لمصلحة الطرفين ، وحث سفير

(١٤٧) حضر هذا المؤتمر سفراء : فرنسا والمانيا والنمسا وايطاليا والروسيا والدولة العثمانية وانجلترا . راجع بالتفصيل بروتوكولات مؤتمر لندن المذكور والنشور فى مضابط البرلمان البريطانى :

Parl. Pap. Egypt No. 30 (1884).

Marlowe., Op. Cit., P. 100.

(١٤٨)

Cocheris., Op. Cit., P.P. 178 — 187.

(١٤٩)

Jules Ferry a Decrais (سفير فرنسا بروما)

(١٥٠)

Paris, 17 April, 1884. D.D.F. 1er ser. T. 5. No. 239.

فرنسا بروما لتحقيق هذا الهدف ، حتى لا تقف إيطاليا في المؤتمر
متخذة « دور المتعلق لانجلترا » .
«Role de caudataire l'angleterre» (١٥١) .

وعلى أية حال لم توفق الدبلوماسية الفرنسية بهذا الصدد ،
ووقف المندوب الإيطالي على الحياد في المؤتمر (١٥٢) . وعاد
الخلاف يطل برأسه ، أعنف ما يكون ، بين فرنسا وانجلترا وتعذر
على مندوبي الدول التقريب بينهما ، وأعلن في نهاية المؤتمر تأجيله
إلى أجل غير مسمى (١٥٣) .

بعثة نورثبروك لمصر أغسطس ١٨٨٤ :

وأحست حكومة انجلترا بحرج موقفها ، بعد فشل مؤتمر لندن،
الذي تكتلت فيه الدول أمام بريطانيا ، لذلك أوفدت نورثبروك (١٥٤)
— حاكم الهند السابق — إلى مصر لدراسة الحالة المالية واسداء
النصح للحكومة المصرية (١٥٥) .

ولم تكن مهمة نورثبروك في الحقيقة إلا وسيلة لدرء الفشل
الذي منيت به حكومة جلادستون ، يبدو ذلك في قول بارنج : « أنه
لا يوجد إلا القليل لكتابة تقرير عنه فالحقائق الرئيسية كانت واضحة
لكل العالم » (١٥٦) .

Ibid.

(١٥١)

Cocheris, Op. Cit., P.P. 178 — 187.

(١٥٢)

Parl. Pap., Egypt 30 (1884), Protocole No. 7, Aûgust 2, 1884.

(١٥٣)

(١٥٤) هو ابن عم بارنج ، لتزوج في المناصب ومنح لقب لورد نورثبروك
وعين حاكما عاما للهند ، وعمل بارنج سكرتيرا خصوصيا له في الفترة من ١٨٧٢
إلى ١٨٧٦ . انظر : هنر دزرن ، مصر في عهد الاحتلال البريطاني ، ص ١٥ .
Granville to Dufferin, Aûgust 6, 1884, Parl. Pap. (١٥٥)
Egypt 35 (1884). No. 2.

Cromer, Modern Egypt. Vol. 2. P. 367.

(١٥٦)

ولقى تعيين نورثبروك ترحيبا من بارنج ، للعلاقة القديمة التي ربطتها ، وتطلع بارنج الى استخدام نورثبروك لكي يفرض على مجلس الوزراء البريطانى الحل الذى يراه بالنسبة للمسألة المصرية، ذلك الحل الذى سبق أن وصفه جرانفيل منذ عام مضى بأنه «متطرف جدا» (١٥٧) .

وكانت الحالة المالية فى مصر قد ازدادت سوءا بسبب أحداث السودان علاوة على أن وزارة الخزانة البريطانية أصرت على حصولها على نفقات جيش الاحتلال وعلى فوائد أسهم انجلترا فى شركة قناة السويس من الحكومة المصرية (١٥٨) .

واعترف تقرير نورثبروك (السرى) الذى بعث به للحكومة البريطانية بالموقف السيئ الذى وقعت فيه الدبلوماسية البريطانية بعد أن تعرض موظفو الحكومة المصرية الذين نفذوا تعليمات نورثبروك لمخاطر حكم من القضاء عليهم . وتكتل الدول الأوروبية ضد الحكومة المصرية . لذلك أوصى نورثبروك - فى تقريره - بضرورة التزام الحكومة البريطانية بمساندة الموظفين المصريين الذين ينفذون تعليمات الحكومة البريطانية ، أى منع تنفيذ حكم المحكمة ضد هؤلاء الموظفين ، وعندئذ ستجد بريطانيا نفسها فى صراع مع الدول الكبرى الذين هم حماة المحاكم المختلطة (١٥٩) .

وعبر نورثبروك عن أسفه لموقف ألمانيا غير الودى واقتفاء النمسا أثر ألمانيا وتردد إيطاليا وحث على جذب إيطاليا للحصول على تعاونها الودى ، وبالنسبة لموقف السلطان رأى ضرورة الحيلولة دون ارتباطه فى تحالف ضد انجلترا ويمكن تحقيق ذلك بالموافقة على استئقبال المندوب الخاص الذى يرغب الباب العالى فى إيقاده (١٦٠) .

Marlowe, Op. Cit., P. 101.

(١٥٧)

Ibid.

(١٥٨)

A report presented to the Cabinet by Northbrook., (١٥٩)
Cairo, Decem, 18, 1884, Confidential. P.R.O., CAB. 37/13/60.

Ibid.

(١٦٠)

ورأى نورثبروك أن أحسن فرصة لتسوية المسألة المالية هو عن طريق المفاوضات المباشرة مع فرنسا ، وأن قرى لا يعيل الى التوصل الى اتفاقية ، وطلب توجيه تعليمات للورد ليونز لكى يوضح للحكومة الفرنسية : « أن المقترحات التى قدمناها ليست انذارا ، واننا مستعدون للتفاوض ولكن بشرط ايقاف أعضاء صندوق الدين للحكم الصادر ضد الموظفين المصريين الى أن تتضح نتائج مفاوضاتنا . والسبب فى تقديمنا هذه الشروط ، هو أنه فى حالة تنفيذ حكم المحكمة سوف تغل أيدينا وتصبح التسوية مستحيلة ، وفى استطاعة قرى ارسال تعليماته الى شيفالييه Chevalier - مندوب فرنسا فى صندوق الدين - فى أسرع وقت (١٦١) » .

واكد تقرير نورثبروك على ضعف موقف المفاوض البريطانى وإن الحل فى نظره هو : « أن دفع الفوائد بالكامل هو الاغراء الوحيد الذى يمكن تقديمه لضمان اتفاق عاجل فى الرأى بين الدول الكبرى فى اى تسوية مرضية خاصة بالمسألة المالية المصرية ، والذى يهمنى بالدرجة الاولى تقادى الضغوط على الحكومة المصرية فى هذه المسألة ويحدونى الأمل فى تحييد الموقف المعادى للدول الكبرى ازاء استمرار احتلالنا لمصر عن طريق الدعوة للتصديق على العرض الذى تقدم به جرانفيل فى منشوره المؤرخ فى ٣ يناير ١٨٨٣ من أجل حرية الملاحة فى قناة السويس واعتقد أن هذا المنشور سيساندنا ويدعم مفاوضاتنا » (١٦٢) .

وبتحليل تقرير نورثبروك نخلص للنتائج الآتية :

- ١ - خطورة الموقف البريطانى بالنسبة للآزمة المالية أمام تكتل الدول الأوروبية .
- ٢ - ضرورة اختيار وزير يتمتع بشخصية قوية للوقوف فى وجه المؤامرات .

Ibid.

(١٦١)

Ibid.

(١٦٢)

٣ - تصل أوامر الحكومة البريطانية للمبعوث البريطانى ومنها للحكومة المصرية ثم الى الموظفين المصريين الذين ينفذون هذه الأوامر ، وهم الآن عرضة للسجن ويجب حمايتهم ومساندتهم .

٤ - نصح نورثبروك بالمفاوضات المباشرة للخروج من الأزمة والتوصل الى اتفاقية .

٥ - أوقع سلوك نورثبروك الحكومة المصرية فى مأزق خطير وأربك حكومة انجلترا .

٦ - اعترف نورثبروك بأن مشكلة حرية المرور فى قناة السويس - إذا تم حلها - عن طريق منشور جرانفيل - ستؤدى الى تهدئة الموقف الاوروبى المعادى لانجلترا أو على الأقل تحييده ، بالتفاوضى عن استمرار الاحتلال . أى أن المشكلة المالية ومشكلة قناة السويس متلازمتان ومربطة الواحدة بالآخرى .

واعتقد بارنج أن توصيات نورثبروك ، التى هى فى لحيثها وسداها ، شبيهة بتوصياته السابقة ، سيصبح لها وزنها ، نظرا لنفوذ نورثبروك فى الوزارة ، وبعث بارنج فى ١٠ نوفمبر ١٨٨٤ بحث جرانفيل على الاسراع بحل المسألة المالية لخطورة الموقف الداخلى فى مصر ، وإذا تم حل المسألة المالية فستحل المشاكل المصرية الأساسية (١٦٣) .

واصطلحت مقترحات نورثبروك بصعاب فى الوزارة خشية الصراع مع الدول وردود الفعل ، كذلك خشيت من معارضة مجلس العموم البريطانى . ونتيجة لاصرار تشيلدرز ، الذى وجد مساندة من جلاستون ، فشلت مقترحات نورثبروك ، واتجه رأى وزارة الخزانة البريطانية الى التفاوض مع الدول الكبرى للتوصل الى تسوية معها بضماناتها . وأخطر جرانفيل بارنج أنه كان يود نجاح مقترحات نورثبروك الا أن الوزراء - أعضاء مجلس العموم - لم

يوافقوا على تقديمها للمجلس • وتأثر بارنج لفشل مقترحات نورثبروك ، فقد كان يعتقد أن فشلها قد أضاع هذه الفرصة النادرة لاصلاح الأمور(١٦٤) •

ونجحت الدبلوماسية الفرنسية فى قيادة الحملة ضد انجلترا فى المسألة المالية ، فقد أوعزت الى المانيا وروسيا بأن تطلبا تعيين مندوب لكل منهما فى صندوق الدين العمومى فى مصر ، أسوة بفرنسا وبريطانيا وايطاليا والنمسا والمجر(١٦٥) •

وكان فرى قد أعلن من قبل فى البرلمان الفرنسى أن مصر ليست أرضا انجليزية أو فرنسية وإنما هى أرض دولية أوربية(١٦٦) •

وعندما رفض نوبار باشا - رئيس الوزارة المصرية - طلب المانيا والروسيا ، مستندا الى أنه يضيف أعباء مالية على كاهل ميزانية مصر ، احتجت المانيا والروسيا لدى بريطانيا وأبلغتها أن هذا الرفض يؤدى الى تأخير تسوية الأزمة المالية المصرية(١٦٧) • كذلك كان لفرنسا يد فى تحريض ائجانب الاسكندرية لتنظيم المظاهرات احتجاجا على تأخر الحكومة المصرية فى اداء التعويضات المحكوم بها لهم عن الأضرار التى لحقت بهم ابان الثورة العربية(١٦٨) •

وازاء كل هذه الضغوط الدولية ، عادت انجلترا تطرق باب المفاوضات مع فرنسا والدول الاوربية الأخرى وتشرکها معها فى علاج الأزمة المالية ، ورضيت أن يكون أساس المفاوضات من جديد

Ibid.

(١٦٤)

(١٦٥) ميد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ص ٦ •

(١٦٦) محمد مصطفى صفوت ، الاحتلال الانجليزى لمصر ، ص ٨١ •

(١٦٧) عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ، ص ٩ - ١٠ •

(١٦٨) المرجع السابق ص ١٠ ، وراجع بالتفصيل هذا الموضوع :

« حادث جريدة البسفور اجيبسيان » لنفس المؤلف ، فى المجلد التاسع من مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية سنة ١٩٦٢ •

المشروع الذى سبق أن قدمته فرنسا فى مؤتمر لندن ، وبذلك استتمت لها الى الاتفاق ، كما استتمت المانيا والروسيا بأن جعلت نكل منهما عضوا فى صندوق الدين (١٦٩) .

كما وافقت الدول على تكوين لجنة دولية للنظر فى المالية المصرية ، اذا لم يتمكن بارنج من اصلاح المسار المالى خلال ثلاثة أعوام (١٧٠) .

وقد استطاعت الدبلوماسية الفرنسية بمساعدة بسمارك استغلال الأزمة المالية المصرية وربطها بمشكلة قناة السويس ، وتكفل الدول ضد انجلترا فى هذا الشأن . وبهذا العمل البارع دفعت مسألة قناة السويس من مرحلة التجمد التى أعقبت منشور جرانفيل ١٨٨٣ الى مرحلة نشطة من المباحثات . فالمراسلات الدبلوماسية الفرنسية العديدة المنشورة فى الوثائق الفرنسية توضح لنا ذلك بجلاء . وفى رسالة بعث بها جول فرى - رئيس وزراء فرنسا - الى كورسيل أوضح فيها أن اتجاه السياسة الفرنسية يهدف الى عدم الانتهاء من المسألة المالية والتصديق عليها قبل الحصول من انجلترا على الاتفاق الخاص بقناة السويس وهو على رأس الموضوعات (١٧١) . وظلت الحكومة الفرنسية متمسكة بخطتها هذه ، وهى اقحام مشكلة قناة السويس مع الأزمة المالية المصرية ، فاشتدّت الشروع فيها وفى نفس الوقت فى تسوية هذه المسألة على أساس وضع نظام نهائى يضمن حرية المرور للسفن التجارية والحربية فى قناة السويس ، فى اوقات السلم والحرب لجميع الدول ، وانها بتقديم مقترحاتها لتسوية المسألة المالية المصرية قد أقامت الدليل على روح المسالمة ورغبتها الصادقة فى تذليل الصعاب التى تؤخر انجاز مهمة اعادة تنظيم مصر ، وهى مهمة كرسست الحكومة البريطانية لها

Ferry a Ambassadeurs de France, Jan 23, 1885, (١٦٦)

D.D.F.T. 5. No. 538.

Parl. Pap. Egypt 6 (1885). Ibid (١٧٠) وانظر ايضا :

Ferry a Courcel. January 2, 1885. D.D.F.T. 5., No. 601. (١٧١)

جهودها (١٧٢) . وأكدت الحكومة الفرنسية أن إعادة النظام المالي والإداري في مصر ليست المسألة الوحيدة التي تهتم الدول بتسويتها، فهناك مسائل أخرى ذات صبغة مستعجلة مماثلة ، ولها تأثير بالغ الأهمية على مصالح الدول ، وقناة السويس تأتي في مقدمة هذه المسائل ، وقد اطلقت عليها « المشكلة الأوروبية الكبرى » وأن هدف الدول هو وضع نظام دولي يكمل حرية المرور في قناة السويس في كل الأوقات ولجميع الدول . وطالبت بالشروع فوراً في حل موضوع القناة عن طريق عقد مؤتمر أو أية وسيلة أخرى دون انتظار نتيجة التحقيق المقترح في الموقف المالي للحكومة المصرية ، وأن التسوية المنشودة هي بمثابة تعويض عادل للتضحيات المالية التي ستسوف تفرضها الدول على رعاياها في سبيل تدعيم المالية العامة لمصر . وأكدت الحكومة الفرنسية أن الحكومة البريطانية لن ترفض المرافقة على اقتراح سبق لها أن قامت بوضع أسسه بوضوح وإخلاص في منشور جرانفيل (يناير ١٨٨٣) ومذكرته المؤرخة في ١٦ يونيو ١٨٨٣ (١٧٣) .

دور ألمانيا في ربط المسألة المالية بمشكلة قناة السويس :

ولم يكن يقدّر للدبلوماسية الفرنسية هذا النجاح في إثارة موضوع قناة السويس لولا مساندة وتأييد بسمارك الحاسم لها . فقد شهدت هذه الفترة تقارباً سياسياً بين حكومتى ألمانيا وفرنسا . وبهذا التقارب تحقق النجاح الساحق على الدبلوماسية البريطانية في المسألة المصرية وقناة السويس .

وقد تبودلت في هذه الفترة مراسلات عديدة بين الحكومتين بخصوص الأزمة المالية وقناة السويس يتضح منها براعة بسمارك في إثارة المسألة المصرية واستغلالها بدهاء ، وسعيه لتدويلها . وفي إحدى الرسائل التي بعث بها كورسيل إلى قري ، شرح له أن

(١٧٢) ميد الوزير الشناوي ، إبريد الجديدة ، ص ١١

(١٧٣) المرجع السابق ، ص ١١ - ١٢ .

بسمارك لا يرفض مبدأ الضمان الدولى المصرى ، ولكنه بشدة مشروع المؤتمر ، ويفضل أن يتم ذلك بسرعة ، أما الموضوع الأخرى فلا تحتاج للسرعة . فقد رأى بسمارك أن تترك المثلكى تتضاعف أمام بريطانيا فى مصر . وحث بسمارك الحالفرنسية فى هذه المذكرة على ضرورة تجديد الاقتراح الذى « لجنة التحقيق الدولية » Enquête International حول الماللى لمصر . وأكد بسمارك أن الزمن يعمل لصالح فرنسا والمال ، وأن نفاذ صبر مستحقى التعويضات سيقع عبئه على الانجليز (٤)

وكذلك أرسل بسمارك بمذكرة للحكومة البريطانية (١٨٨٥) تميزت بلهجتها الحازمة ، فيذكر بسمارك أن حفظ الأمن فى مصر وحماية مصالح الشعوب الأوربية المختلفة واستخدام قناة السويس ، هذه المسائل كلها لا تهم بريطانيا سواها من الدول ، بل على العكس هى مسائل تهم جميع دول أوربا . ومضى بسمارك يقول فى مذكرته ان غالبية الدول الاور لا تهتم بمسألة الديون فحسب بل تنتظر أيضا الى قناة السويس باعتبارها شريانها مهما يربطها بالشرق الأقصى والاقيانوسة . وط بسمارك فى مذكرته بالآتى :

١ - اجراء تحقيق عن مركز الحكومة المصرية الماللى وموار على أن يجرى هذا التحقيق فى مصر ويباشره خبراء يمد جميع الدول .

٢ - اتفاق الدول على ضمان مشترك للفرض المطلوب فى ذلك الو للحكومة المصرية بدلا من أن تتفرد بريطانيا بضمان الفرض .

٣ - عقد معاهدة جماعية بين الدول يشترك فيها السلطان العثم

بصسفته صاحب السيادة على مصر ، تقرر حرية الملاحة في قناة السويس في وقت السلم ووقت الحرب(١٧٥) .

وكانت هذه المذكرة ، تأييدا ساقرا لفرنسا ، ونجح بسمارك في صيغ المسألة المصرية بالصيغة الدولية(١٧٦) . وكان لهذه المذكرة التي بعث بها بسمارك وكذلك تقرير نورشبروك عن الحالة المالية في مصر اثرهما البالغ على أعضاء الوزارة البريطانية . فقد اجتمع جرانفيل وتشيلدرز مع واندجتون - السفير الفرنسي بلندن - وأبلغاه موافقة الحكومة البريطانية على وجهات النظر الفرنسية بأن يكون القرض (٩ مليون استرليني) بضمان الدول الأوروبية الكبرى بدلا من أن يكون بضمان بريطانيا وحدها ، وطلبت تأجيل اجراء تحقيق الموقف المالي للحكومة المصرية لمدة سنتين على أساس أن المالية المصرية سوف تتحسن خلال هذه الفترة . أما بخصوص مسألة قناة السويس فقد تمسكت الحكومة البريطانية بالمبادئ التي تضمنتها منشور جرانفيل (يناير ١٨٨٣) وأنها ترى وضع معاهدة تتضمن التنظيم المنشود باستخدام القناة(١٧٧) .

وينى واندجتون آمالا عريضة على هذا الموقف ، فقد رأى في الضمان الاوربي الجاعى للقرض مغزى سياسيا بعيدا ، فهو يدل على اشراف أوربا اشرافا فعليا على المالية المصرية ، وأنه بداية تدويل الحكومة المصرية ، وأنه بعد انتهاء مفاوضات قناة السويس سينم ابرام اتفاقية بخصوصها عندئذ يأتي في أعقابها مفاوضات حيدة مصر . وكل هذا - في نظره - بداية نهاية الاحتلال البريطاني لمصر(١٧٨) .

(١٧٥) عبد العزيز الشناوى : إبريد الجديدة ، ص ١٢ - ١٣ ،

وراجع :

Cornetel a Ferry, January 21, 1885. D.D.F.T. 5, No. 532.

(١٧٦) عبد العزيز الشناوى ، المرجع السابق ، ص ١٤ .

(١٧٧) المرجع السابق ، ص ١٤ .

(١٧٨) المرجع السابق ، ص ١٥ .

وابتهج جول فرى لهذا الانتصار الدبلوماسى ، وكان أمينا حين
أرجع الفضل فى موافقة الحكومة البريطانية الى المذكرة الألمانية
(يناير ١٨٨٥) ووصفها بأنها نجاح جديد وباهر للسياسة
السلمية التى أصبح بسمارك بطلها القدير المخلص الحازم (١٧٩) .
حقيقة الأمر لقد عمل بسمارك وجول فرى متعاونين على فشل
المقترحات المالية التى قدمتها بريطانيا فى المسألة المصرية ، ونجحا
فى ضمان عودة مزيد من الادارة الدولية لصر بقدر الامكان . وتم
ذلك جزئيا فى مؤتمر باريس (مارس ١٨٨٥) (١٨٠) .

• وقد استمرت المباحثات السياسية بين لندن وباريس قرابة
شهرين لدراسة كيفية تنفيذ المقترحات الخاصة بالمسائل المالية أو
المقترحات المتعلقة بقناة السويس ، وكانت محادثات صعبة ولم تنته
الا فى منتصف مارس ١٨٨٥ .

• وكان بسمارك قد خشى أن تعتمد الحكومة البريطانية الى الماطلة
والتسويق فى مسألة قناة السويس بعد أن تكون قد ظفرت بتسوية
الازمة المالية المصرية . وشرح بسمارك للحكومة الفرنسية وجهة
نظره فى طريقة معالجة مشكلة قناة السويس ، وكانت تقوم على عدم
الفصل بين الجانب السياسى وبين الجانب المالى للمسألة المصرية ،
فلا بد من تسوية مسألة قناة السويس تسوية نهائية مرضية ، فى
مقابل تقديم القرض المضمون للحكومة المصرية ، وأن تتم تسوية
المسألتين معا فى وقت واحد (١٨١) . أى لا يبرم القرض المضمون
الا اذا عقدت اتفاقية قناة السويس ، وبهذه الطريقة لا تكون فرنسا
قد ألقت سلاحها قبل أن تنال شيئا من بريطانيا (١٨٢) . وقد طلب

(١٧٩) المرجع السابق .

Shannon, R., The crisis of Imperialism (1865 — 1915), (١٨٠)
P. 168.

Courcel a Ferry, Barline, Feb 26. 1885. D.D.F.T. 5, (١٨١)
No. 599.

• وانظر : عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ، ص ١٦ .
(١٨٢) المرجع السابق .

بسمارك من الحكومة الروسية والنمساوية التعاون معه من أجل الضغط على لندن لضمان نجاح الاقتراح الفرنسي الخاص بإيفاد لجنة إلى باريس لدراسة ووضع أسس القواعد الخاصة بقناة السويس ، ووافقت روسيا والنمسا على طلب بسمارك (١٨٣) . إلا أن الحكومة الفرنسية كان لها رأى آخر فى طريقة معالجة المشكلة ، وهو أنه من المتعذر تعليق تقديم القرض للحكومة المصرية حتى يتم إبرام الاتفاقية الدولية الخاصة بقناة السويس ، إذ أن هذه الاتفاقية قد يستغرق وضعها وصياغتها وإجراءات التصديق عليها وقتا طويلا . ورأت أن يتضمن اتفاق الدول بشأن المسألة المالية النص على أن تجتمع بدون إبطاء فى تاريخ محدود بباريس لجنة تمثل فيها الدول الأطراف فى الاتفاق المالى وتضع مشروع المعاهدة الدولية لتنظيم الملاحة بقناة السويس ، ثم يعرض هذا المشروع بعد ذلك على حكومات الدول الأوروبية لإقراره .

ورأى جول فرى أن الاتفاق المالى يتطلب تصديق الهيئات التشريعية فى هذه الدول ، فالمانيا لديها مجلس تشريعى واحد وفرنسا لها مجلسان والنمسا لها أربعة مجالس ، وعندئذ ليس هناك أسهل من تأخير عرض الاتفاق على الهيئات التشريعية حتى تتم تسوية مسألة قناة السويس بإجراء مخلص وحاسم ، وذلك أن الهيئات التشريعية تستطيع تغطية موقف حكوماتها بطريقة أفضل من ادخال نص يسيء إلى كرامة الحكومة البريطانية (١٨٤) .

ووافقت الحكومة البريطانية على عقد المؤتمر الخاص بقناة السويس فى باريس ، طالما لم تعترض على ذلك بقية الدول وكان بسمارك قد أصر على أن توقيع الدول على الاتفاقية المالية مرتبط

(١٨٣) المرجع السابق .

Freyinet à Courcel., Paris, Feb 28, 1885., D.D.F.T. 5., (١٨٤)
No. 602.

وانظر أيضا : عبد العزيز الشناوى ، إبريد الجديدة ، ص ١٦ - ١٧ .

بالموافقة على مسألة قناة السويس ، إلا أن جول فرى ، تعقيا على رأى بسمارك ، رأى أن لديه ضمانات كافية ، ومن غير المفيد الإصرار على اعلان من جانب أنجلترا تنص فيه على ربط المسألة المالية بمسألة قناة السويس (١٨٥) *

أما بالنسبة للحكومة العثمانية فقد أعلنت استعدادها لقبول الالتزامات الفرنسية إذا ما وافقت بقية الدول ، وأعلنت تحفظاتها التالية : « بالنسبة للمسألة المالية يجب أن تصدق عليها ، لأن القرض سيعلن بمعرفة الخديو ، أما بالنسبة لمسألة قناة السويس ، فعلى الرغم من أنه لم يظهر أى اعتداء على القناة أو تهديد لمناطق الاقتراب منها ، أو فى المياه المصرية ، فترى أن السيادة على هذا البلد وعلى قناة السويس - التى هى جزء منها - إنما هو أمر تختص به الإمبراطورية العثمانية ، كذلك ترى أن التعليقات والشروط يجب أن توضع من أجل حرية استخدام هذا الممر الملاهى ولا يمكن التوصل إليها بدون اتخاذ الاجراءات الضرورية للدفاع عن مصر نفسها . وللحكومة العثمانية الحق كل الحق لاتخاذ كافة الاجراءات الضرورية للدفاع عن مصر ، أما ضد الدولة المتحاربة ، أو اذا اقتضت الضرورة فى مصر نفسها (١٨٦) »

واجتمعت كلمة حكومات الدول الأوربية الكبرى فى تصريح لندن المؤرخ فى ١٨ مارس ١٨٨٥ على مسألتين : الأولى المسألة المالية والثانية مسألة قناة السويس ، واتفقوا على الاجتماع بباريس فى ٣٠ مارس ١٨٨٥ ، على شكل لجنة تتكون من مندوبين تعينهم الحكومات المذكورة كى تقوم باعداد وصياغة صك اتفاقى لإنشاء نظام نهائى يكفل ضمان حرية استخدام قناة السويس فى كل وقت

Ferry aux Ambassadeurs de France, Mau 1, 1885, (١٨٥)
D.D.D.T. 5. No. 606.

Musurus to Granville. Const, Mar 7, 1885, Parl. Pa., (١٨٦)
Egypt 17 (1885). No. 1 & 2.

ولجميع الدول . وكانت الدول قد عقدت يوم ١٨ مارس ١٨٨٥ اتفاقا
بمقتضىه شئون مصر المالية (١٨٧) .

وهكذا فان الوضع الدولى الذى أخذته المسألة المالية المصرية
هو الذى أتاح الفرصة للحكومة الفرنسية للعمل على دفع مسألة
قناة السويس من مرحلة التجمد ، التى انتهت اليها منذ منشور
جرانفيل ١٨٨٣ ، الى مرحلة عملية ونشطة بدأت بتصريح لندن
الذى اشتركت فى توقيعه سبع دول أوروبية فى ١٧ مارس
١٨٨٥ (١٨٨) .

غير أن بارنج لم يرض عن هذا الاتفاق (١٧ مارس) ، ولم
يكف عن الشكوى من الادارة الدولية المستمرة فى مصر . فلقد
كان موقف الدول المعادى وخاصة من جانب فرنسا ، قد أتاح
الفرصة لزيادة سلطات هذه الدول فى صندوق الدين - بعد اتفاقية
لندن - وأن ذلك فى نظره أمر يمكن استغلاله الى أقصى حد ممكن
لأرياك الحكومة المصرية . لقد حصلت الدول الأوروبية على مزايا
كبيرة تحت اسم الامتيازات الأجنبية، وزاد أثرها عن ذى قبل (١٨٩) .
هذا وقد كتب بارنج لجرانفيل يقول : « لا أستطيع القول بأننى أحب
الاتفاقية المالية ولكن علينا أن نعمل المستحيل لمواصلة دفع الفوائد
خلال عامين من أجل تجنب قيام اللجنة الدولية » (١٩٠) .

وخشى بارنج كل الخشية من مسألة أخفاقه فى تنفيذ النص
الذى ورد فى اتفاقية لندن (١٧ مارس ١٨٨٥) وهو قيام هذه اللجنة
الدولية . ولكن بارنج نجح فى أواسط عام ١٨٨٧ فى اصلاح المسار

Parl. Pap. Egypt 17 (1885). (١٨٧)

وانظر ايضا : عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ، ص ٢٠ .

(١٨٨) المرجع السابق .

Marlowe., Op. Cit., P. 105. (١٨٩)

Baring to Granville, March 3, 1885., No. 30/29/164. (١٩٠)

In. P.R.O. Granville Papers..

المالى ، وكان هذا من الأسباب الرئيسية التى دعت سولسبرى الى اعتبار فشل مفاوضات درمندولف تاما كما كان يتوقعها من الناحية الفلسفية (١٩١) .

وكان تعيين ممثلين عن روسيا والمانيا فى لجنة صندوق الدين العام بمثابة فرض عوائق كبيرة على بارنج تحد من حريته فى العمل فى مصر .

وعلى أية حال فقد تم اصلاح المالية المصرية لأول مرة عام ١٨٨٦ وكان أول فائض قد تم تحقيقه فى عام ١٨٨٧ الى حد ما بالتححرر من مطالبات فوائد الأسهم الخاصة بقناة السويس . وهذا الانجاز المالى ابعده شبح الحاجة لعقد مؤتمر مالى دولى جديد وأصبح من الممكن ايجاد احتياطى مالى فى عام ١٨٨٧ (١٩٢) .

Marlowe., Op. Cit., P. 122.

(١٩١)

Farnie, Op. Cit.,

(١٩٢)

الفصل الثاني

كرومر وقناة السويس

الواقع أن مجيء بارنج الى مصر هو جزء من السياسة التي وضعتها الحكومة البريطانية لاحكام قبضتها على مصر وقناة السويس سنين عددا ، بهدف تأمين ذلك الامر الملاحي للمصالح الامبريالية البريطانية . فالفضل كل الفضل يرجع الى بارنج الذي نجح نجاحا باهرا في التسلط على مقدرات الامور في مصر بدهائه وحنكته السياسية خلال فترة حكمه التي استمرت ربع قرن (١٨٨٢ — ١٩٠٧) ، كان فيها الحاكم الفعلي لمصر تحت وظيفة « قنصل عام » مستترا وراء واجهة الخديو الذي عاونته مجموعة من المستشارين الانجليز .

وقد واجه بارنج خلال فترة حكمه ازمات عنيفة خارجية وداخلية استطاع فيها أن يترك بصمات واضحة على تاريخ مصر والقناة ابان هذه الفترة .

وكان « ايفلين بارنج » Evelyn Baring — لورد كرومر فيما بعد (١) — من عائلة تهرست بأعمال المصارف في لندن ، هي عائلة « بارنج » الشهيرة ، والتي كانت حياتها محور مناقشات في المجتمع الانجليزى آنذاك (١٨٩٠) لأنها بعد أن تداخلت في الاممال المالية لأمريكا الجنوبية هددت بمصيبة ما خلصت منها الا بمساعدة

(١) ولد بارنج في ٢٦ فبراير ١٨٤١ وتوفي عام ١٩١٧ ، ومنح لقب «Peer» في ٢٤ مايو ١٨٩٢ وهذا اللقب يغول لصاحبه لقب لورد ، وسمى لورد كرومر منذ ذلك الوقت وقد استخدمنا اسم كرومر في هذه الدراسة ، انظر : أحمد عبد الرحيم مصطفى ، تاريخ مصر السياسي ، ص ١٤ .

البنك الانجليزى وبعض البيوتات المالية (٢) . ويذكر آلان مورهد ان أسرة « ايفلين بارنج » كانت من أصل يهودى هولندى (٣) ، ومن ثم فهي تنتمى من بداية حياتها الى صميم طبقة المالىين العليا فى اوربا (٤) .

وتد عمل كرومر فى الهند وهو فى الحادية والثلاثين من عمره ، كما عمل سكرتيرا خاصا لابن عمه « لورد نورثبروك » - نائب الملك هناك - (١٨٧٢ - ١٨٧٦) (٥) . وعين أيضا مبعوثا فى صندوق لجنة الدين حيث جاء الى مصر فى ٢ مارس ١٨٧٧ ، وبلغ عمره وقتذاك ٣٦ عاما واستمر فى العمل حتى اواخر مايو ١٨٧٨ (٦) . وتنبأ كرومر فى عام ١٨٧٩ بأن حكومته ستضطر فى القريب العاجل الى التدخل الفعلى الحربى ، وقد تحققت نبوءته هذه بعد ثلاث سنوات (٧) .

واستدعاه سولسبرى للعمل « كمراقب مالى » فى مصر عام ١٨٨٠ ، بمرتب سنوى ٤٠٠٠ جنيه استرلىنى ، واستقال من عمله فى بونية ١٨٨٠ (٨) .

وعاد الى مصر للمرة الثالثة ، فى ١١ سبتمبر ١٨٨٢ ، فى وظيفة « مبعوث بريطانى » British Agent (٩) ليتسلم من « ادوارد مالت » وظيفة المندوب البريطانى والقنصل العام فى

(٢) هنس زونر ، مصر فى عهد الاحتلال الانجليزى ، ص ١٥ .

(٣) Moorehead, Allan, The White Nile. P. 197.

(٤) Ibid.

(٥) Shannon, Richard, The crisis of Imperialism. P. 479.

(٦) Marlowe., Op. Cit., P. 38.

(٧) صفوت : الاحتلال الانجليزى لمصر ص ٣٣٠ .

(٨) Marlowe, Op. Cit., P. 48.

(٩) كان اسمه قبل الاحتلال « قنصل عام » وبعد الاحتلال « المندوب »

أو « المبعوث البريطانى » وظل كذلك حتى الحرب العالمية الأولى وبمدها سمى باسم المندوب البريطانى Ibid. P. 56 .

مصر • وهكذا أصبح كرومر على علم بأحوال مصر بأشراكه في صندوق الدين ولجنة التحقيق والمراقبة الثنائية بالإضافة الى خبرته السابقة في الهند ، فهو واضح أسس سياسة الاحتلال التي سارت عليها إنجلترا(١٠) • ومن ثم لم يكن اختيار كرومر من جانب الحكومة البريطانية ، لتقلد أمر حكم مصر ، اختيارا عشوائيا ، وإنما كان على أساس عظم الدور الملقى على عاتقه لتنفيذ الأهداف الحيوية للمصالح البريطانية في مصر عقب الاحتلال •

وقد كانت الحكومة البريطانية في أيام الاحتلال الأولى في أمس الحاجة لرجل يتسم بالقوة ، مؤمن بالامبراطورية ، كفاء ونشط وإداري حازم قد خبر أمور الحرب ، ومارس أمور الإدارة وله الملم بأمور مصر والشرق ليمثلها في مصر ، وساعدها الحظ في اختيار كرومر لمواهبه وتكوينه العصامي وتدريبه النفسي والشخصي وخبرته الكبيرة في الهند ، وتجاريه المتنوعة في مصر • كل ذلك جعل منه في نظر الانجليز خير رجل يستطيع تولى هذا المنصب الخطير في مثل ذلك الوقت العصيب •

فهو الذي يستطيع بناء صرح الامبراطورية البريطانية في وادي النيل • ولقد نظر جانب كبير من الرأي العام الانجليزي ، ومعظم الكتاب الانجليز الذين كتبوا عن مصر ، الى كرومر على أنه مؤسس مصر الحديثة ، ونسى هؤلاء الكتاب النهضة الهائلة التي نهضتها مصر في عصرى محمد على الكبير والخديو اسماعيل(١١) •

ولقد استمد كرومر قوته من قوة شخصيته ومن قوة دولته ، وتأيد حكومته • ولم يكن في سياسته خائرا ضعيفا أو متوقفا

(١٠) أحمد عبد الرحيم مصطفى ، تاريخ مصر السياسي من الاحتلال

الى المعاهدة ، ص ١٤ •

(١١) محمد مصطفى صفوت ، الاحتلال الانجليزي لمصر ، ص ٣٥

واما ، فهو لا يابه للظروف ، ولا يتراجع أمام كبريات المسائل ولا يكثر كثيرا بالرأى العام الانجليزى او المصرى على السواء (١٢) كما امتدحه المؤرخون الأوربيون ، من دعاة الامبريالىزم ، بأنه اذا كان لأوربا أن تفخر برجل ادى رسالة الحضارة الغربية خير أداء فى الشرق ومصر ، ورجل من أعظم رجالات الامبراطورية فكرومر هو ذلك الرجل ، وأنه بوطنيته المخلصة وحبه لأداء واجبه قد جعل من قوة بريطانيا الامبراطورية وسيلة لخدمة بنى الانسان (١٣) .

كما وصف بلنت Blunt كرومر بأنه أصبح حاكم مصر الذى لا يناقش Undisputed (١٤) .

وعندما كان كرومر يتجول فى شوارع القاهرة كانت تحف به وتسبقه كوكبة من الجنود بالزى الرسمى لتفسيح أمامه الطريق (١٥) .

وعلى الرغم من أن كرومر كان ينتمى الى حزب الأحرار ، الا أن ميوله واتجاهاته كانت أكثر التصاقا بالجانب الامبريالى للحزب الذى تقرب من سولسبرى - حزب المحافظين - وذلك أكثر من ارتباطه بجلادستون وجرانفيل . ولقد اتفق فى الرأى مع الملكة فكتوريا فى أن روسبرى Rosebry - وزير خارجية حزب الأحرار - هو الوحيد الذى يمكن احتماله . وكان على كرومر أن يتعامل خلال العامين الأولين الحاسمين مع جلادستون وجرانفيل اللذين تمسكا بسياسة بالمروستون (١٦) - منذ ثلاثين عاما - لضمان المصالح

(١٢) المرجع السابق ، ص ٢٢٦ .

(١٣) المرجع السابق ص ٢٢٦ - ٢٢٧ وانظر ايضا : Zetland, Cromer. P. 139

«Baring Was the undisputed ruler of Egypt». (١٤)

Marlowe, Op. Cit., P. 228.

Ibid. (١٥)

(١٦) وهى سياسة الإيمان بالامبراطورية وقوتها وعظمتها وتوسعها ، وأنه على الدول الأخرى أن تسمى الى صداقة انجلترا وأن تفخر بذلك .

البريطانية الحيوية دون التدخل المباشر . ورأى كرومر أن جلادستون وجرانفيل لم يضعا في اعتبارهما أن التاريخ أثبت أنه عندما تقوم دولة متحضرة بوضع يدها على دولة ضعيفة بشكل بربري أو شبه متحضر ، فإنه نادرا ما ترفع يدها عن هذا البلد (١٧) .

المشاكل التي واجهت كرومر في بداية عمله :

ولقد واجهت بارننج مشاكل وتضاييا مهمة داخلية وخارجية في السنتين الأوليين في مصر ، ولكنه تعلم بعد ذلك كيف يتقبلها وأن يعمل من خلالها ، وأن يخلص منها بأغلب ما يريد على الرغم من القيود التي فرضتها الديمقراطية البرلمانية في إنجلترا ، والتعديلات الدولية في مصر ، والتنافس بين الدول الكبرى في أوروبا . هذا بالإضافة إلى ضعف الامكانيات المتاحة له خلال الفترة الأولى لعمله مثل عدم وجود مساعدين أكفاء له ، ومنزل لائق به ، وعدم وجود دبلوماسي خبير لمساعدته علاوة على الانتقادات الموجهة إليه من لندن لتكاليف البرقيات المديدة التي يرسلها إليهم . كما نظر الراديكاليون إليه أنه « أول المنادين بالضم Incipient Annexationist أما المحافظون الذين كانوا على وشك تولي الحكم فقد نظروا إليه على أنه ليبرالي محترف ، بينما نظر إليه الموظفون الإنجليز بمصر على أنه غير متعاطف معهم بالقدر الكافي وخاصة بالنسبة لأرائهم المختلفة مع السلطات المصرية . أما جماعات رجال الأعمال البريطانيين في مصر فقد اعتقدوا بعدم كفايته لمصالحهم ، وأنه غير متحمس لحماية امتيازاتهم (١٨) » .

ومن القضايا والمشاكل المهمة التي واجهت كرومر قضائية الجلاء عن مصر والأزمة المالية والغاء المراقبة الثنائية والتعديلات

Cromer., Modern Egypt. Vol. 2. P. 358.

(١٧)

Cromer., Op. Cit., PP. 107 — 8.

(١٨)

الدولية فى شئون مصر (١٩) . وكان عليه أن يتعامل معها بمهارة
ونكاء ليحقق الهدف الرئيسى الذى من أجله قدمت قوات الاحتلال
الى مصر وهو حماية حرية المرور فى قناة السويس (٢٠) .

وكان التحليل الذى توصل اليه مجلس الوزراء البريطانى
كادعاء ينسرون وراءه هو — كما رأينا — أن السبب الرئيسى
للتدخل البريطانى هو « حماية حرية المرور فى قناة السويس » ، ومن
ثم غانه للتوصل الى هذا الهدف يتحتم ضرورة « اعادة القانون
والنظام » وهذا يتضمن اعادة تشكيل الجيش وقوات حفظ الأمن
والوفاء بالالتزامات الدولية من أجل تجنب اعطاء الدول الكبرى
« الذريعة المناسبة للتدخل فى شئون مصر » (٢١) .

وقد وضع كرومر كل ذلك نصب عينيه طوال خدمته فى مصر
ونجح فى تحقيقه نجاحا كبيرا . هذا وقد رأى أن استتباره فى
الحكم فى مصر موقوف على استبقاء ما للحكومة البريطانية من
نفوذ عظيم يقوم على وجود قوة بريطانية فى مصر ، وحذر من أن
العجلة فى الجلاء قد تحبط كل ما حققته بريطانيا من مكاسب فى
مصر (٢٢) . وازداد كرومر اقتناعا بأن الجلاء سيؤدى الى فوضى
عاجلة سواء من الضغط الذى تتعرض له مصر نتيجة أحداث
السودان ، أو بسبب الثورة الداخلية (٢٣) . وقد حاول كرومر تبرير
بقاء القوات البريطانية فى مصر لأجل غير مسمى وإبعاد الدول
الكبرى عن المسألة المصرية من أجل اطلاق يده فى العمل فى مصر ،
وذلك فى الرسالة التى بعث بها الى جرانفيل فى أكتوبر ١٨٨٣ ،
وفىها يوضح هذه الحقائق :

(١٩) راجع هذه المشاكل فى الفصل الاول وموقف الحكومة البريطانية

منها .

Granville to Dufferin, Novemb. 3, 1882. F.O. 141/167. (٢٠)
P.R.O.

Marlowe, Op. Cit., P. 70. (٢١)

(٢٢) تيودور دوتشتين ، المسألة المصرية ص ٢٢٨ .

Lowe, C.J, Salisbury and the Mediterranean. P. 56. (٢٣)

١ - أن المشكلة الكبرى التى تواجهه ازاء أى تحرك ايجابى
هى الحاجة الملحة لاستشارة كل الدول فى أوربا قبل اتخاذه أى
قرار مهم .

٢ - التزام انجلترا بعدم ترك الحكومة المصرية فى موقف
الدفاع عن نفسها بسبب الاغلال التى وضعت فى يدها عند تنفيذ
الاصلاحات .

٣ - لن تمكث انجلترا طويلا فى مصر ، وفى حالة الانتظار
حتى تتم الاصلاحات الضرورية عن طريق مقولة « الاستشارة
الدولية » عندئذ سيكون لزاما على انجلترا الانتظار لمدة طويلة ،
وهنا تكمن مخاطرة « الاتجاه نحو الضم » . وفى حالة الانسحاب دون
اتمام العمل وترك مصر تتحمل نتائج عملها ، عندئذ ستكون مخاطرة
حدوث شىء بمجرد الجلاء ، فقد تستغل المسألة المصرية مرة أخرى
وليس هناك بديل للخروج من هذا المأزق .

٤ - يوجد فى مصر بناء غريب جدا دخیل ، وديون خارجية
ضخمة ، ومحكم بقوانينها الغربية ، وحرية مطلقة للتعاقد وممتلكات
الحضارة الاوربية بملامحها الصالحة والطالحة .

٥ - وقف كرومر عاجزا امام الرعايا الأجانب ، وطلب ارسال
منشور للدول الكبرى يوضح أن انجلترا لن تقوم باستشارتها مستقبلا
فى كل التفاصيل ، ولكن عندما توضع الأمور فى نصابها فانه يحتتم
على انجلترا عندئذ ان تسألهم قبول تسوية جماعية ، وعندئذ يجب
سحب القوات البريطانية فوراً .

٦ - طلب كرومر الفى رجل وسلطة فى تسوية الأمور بين
البريطانيين والحكومة المصرية ، عندئذ يضمن لجرانفيل ، خلال
اثنى عشر شهرا ، عدم وجود جندى بريطانى واحد فى مصر . أما

إذا سارت الأمور على ما هي عليه آنذاك فإن كرومر لن يستطيع تحديد أى فترة من الوقت لاتمام العمل(٢٤) .

ولكن جرانفيل رأى أن الحل الذى اقترحه كرومر متطرف جدا(٢٥) .

وكانت الأزمة المالية — كما رأينا — (٢٦) من أهم المشاكل التى واجهت كرومر واستغرقت جهده ونالت عناية الحكومة البريطانية ، لتعقد مركز مصر الدولى ، وموقف الدول المختلفة إزاء هذه المسألة جعل حلها من المشاكل الدولية العويصة . ووصلت الأمور الى حد أن حفر ترعة أو شق قناة أو تنفيذ أى مشروع يستلزم معرفة ما إذا كانت سياسة إنجلترا فى المحيط الهادى أو الهندى تجد قبولا فى برلين أو باريس(٢٧) .

ووجد كرومر أن سلطته محدودة فى فرض الضرائب على الأجانب المقيمين فى مصر ، لأن هذا يستلزم موافقة دولهم جميعا وأن صندوق الدين معرقل للسياسة المالية وكان بمثابة دولة داخل الدولة .

ونجح كرومر فى إبعاد خطر قيام « لجنة دولية » تبحث فى علاج وتسوية الأزمة المالية إذا ما فشل فى ذلك . وبذلك استطاع أن يقتصصر على أخطر أزمة واجهته خلال الفترة الأولى من تولى منصبه وذلك فى أواسط عام ١٨٨٧(٢٨) .

Baring to Granville, October 28. 1883, P.R.O., (٢٤)
30/29/161. Granville Papers.

Granville to Baring, November 9, 1883., P.R.O., (٢٥)
30/28/199 Granville Papers.

(٢٦) راجع الفصل الأول .

Zetland, Lord Cromer, Op. Cit., P. 172. (٢٧)

(٢٨) انظر ص ٤٤ وما بعدها من الفصل الأول .

وكان لكرومر دوره البارز فى تصاعد نفوذ انجلترا ورسوخ
 تقدمها فى مصر ، واحكام قبضتها على قناة السويس ، فقد استطاع
 بنفوقه القوى فى صبر ودأب تنمية قضية البقاء فى مصر ، ويتضح
 ذلك من الرسالة التى بعث بها الى سولسبرى فى ابريل ١٨٨٨ حيث
 ذكر فيها : « اعتقد أن مركز الجاذبية لمصالحنا الحقيقية قد انتقلت
 خلال السنوات الخمس والعشرين الماضية — من الاستانة الى
 القاهرة ، ولن يتسنى لنا أبدا التوصل الى صداقة حقيقية مع الأتراك
 وهذه الصداقة لن تساوى شيئا حتى اذا نجحنا فى الحصول عليها .
 وانه لشيء يدعو للأسف أننا لم نأت لمصر ، ولكن لدينا مصالح
 راسخة هنا ، وسيكون من الخطأ التضحية بهذه المصالح جريا وراء
 شبح حسن نية تركيا » (٢٩) .

كرومر ومشكلة سيناء :

والمشكلة الثانية التى واجهت كرومر هى مشكلة شبه جزيرة
 سيناء التى تعرضت لخطر سلخها عن مصر مرتين ، الأولى فى
 مطلع عام ١٨٩٢ ، على يد الدولة العثمانية ، والثانية فى عام ١٩٠٢ ،
 على يد حركة الاستيطان الصهيونى . الا أن كرومر تصدى لهاتين
 المؤامرتين الخطرتين وكان له دور ايجابى لمصلحة مصر جدير
 بالدراسة . فقد وقف مدافعا عن سيناء باعتبارها الحد الشرقى
 لقناة السويس والمدخل الشرقى لمصر والممر الحيوى للامبراطورية
 البريطانية ، فاستفادت مصر — بطريق غير مباشر — من هذا الموقف
 وتحت شبه جزيرة سيناء المصرية من مؤامرة اقتطاعها عن مصر .

وتعرف الأزمة الأولى الخاصة بسيناء « بأزمة فرمان ١٨٩٢ » ،
 حدث ذلك بعد وفاة توفيق باشا (٣٠) ، عندئذ واجهت كرومر مشكلة

F.O., April 29, 1888, 633/4 Cromer Papers P.R.O. (٢٩)

(٣٠) توفى ٧ يناير ١٨٩٢ .

تولية عباس الثاني الحكم ولم يكن بلغ بعد سن الرشيد (٣١) ، وبفاء على فرمان عام ١٨٧٣ تم تكوين مجلس وصاية مباشر أمور الخديوية ويعرض ذلك على السلطان ليصدق عليه (٣٢) .

وبالنسبة لكرور كان وجود الخديو القاصر وبجواره مجلس للوصاية يعنى مجالا لخلق مشكلات لانجلترا فى فترة الوصاية ، فضلا عن اتاحة الفرصة للمؤامرات العثمانية . ولكن كرومر تنفس الصعداء حينما همس بعضهم فى اذنه بأن عباس قد بلغ بالفعل سن الرشيد ولكن بالتقويم الهجرى ، فبذلك الحساب يكون عباس قد بلغ سن الرشيد فى ٢٤ ديسمبر ١٨٩١ ، أى قبل وفاة أبيه بأسبوعين (٣٣) . وبذلك تم انقاذ الموقف ، ولم تعد هناك ضرورة « لمجلس الوصاية » .

ولقد جاء فرمان تنصيب الخديو عباس الثاني على غير ما كان عليه فرمان توفيق باشا ، يعلغ سيناء عن الادارة المصرية ، ووصل ذلك الى علم السفارة البريطانية باسطنبول ، كما علم بذلك كرومر فى مصر ، فقامت أزمة بين الحكومة المصرية تؤيدها بريطانيا وبين تركيا . وقد أدركت الحكومة البريطانية مدى الخطورة المترتبة على ابعاد سيناء عن الحكم المصرى المباشر (٣٤) .

وهكذا بدأت المشكلة قبل أن يصل فرمان الى مصر . وحسما

(٣١) نظرا لعصر سن عباس الثانى عند وفاة والده توفيق باشا فلم يكن قد بلغ بعد الثامنة عشرة ويتم سن الرشيد فى ١٤ مايو ١٨٩٢ . انظر : حسن صبحى ، مشكلة شبه جزيرة سيناء (تركيا وانجلترا وفرنسا والمسألة المصرية ٧٢ يناير - ١٤ ابريل ١٨٩٢ . من مطبوعات كلية التربية بالدوحة . بحث مطبوع بالرونيو ، ص ٧ .

(٣٢) المرجع السابق .

(٣٣) المرجع السابق ، ص ٧ وانظر أيضا : Cromer, Abbas II. London 1919. P. 2.

(٣٤) حسن صبحى ، المرجع السابق ، ص ١١ .

للموقف اقترحت الحكومة المصرية على مختار باشا - المندوب السامي العثماني في مصر - أن يحوى فرمان السلطان حق الخديو فى ادارة شبه جزيرة سيناء أسوة بأسلافه ، وذلك فيما عدا قلاع البحر الأحمر التى تدخل ضمن المناطق التى تديرها الحكومة العامة للحجاز . وتولى مختار باشا ابلاغ تلك المقترحات الى الاستانة (٣٥) . ولكن أيوب باشا مبعوث السلطان ، رحل مع ذلك الى مصر فى أواخر مارس حاملا فرمان السلطان المؤرخ فى ٢٦ مارس ١٨٩٢ بتولى الخديو عباس الثانى حكم مصر ، وعلم فى القاهرة أن فرمان ينظم مسألة سيناء حسب مضمون فرمان ١٨٤١ أى عودة شبه جزيرة سيناء الى الادارة التركية (٣٦) .

أما طلب الحكومة المصرية ، الذى رفعه مختار باشا الى السلطان ، فقد رفض ، وذلك لأن السلطان لم يكن يعتقد بضرورة تعديل فرمان بخصوص سيناء ، لأنه يرى أن هذا التعديل قد يخلق سابقة يقاس عليها (٣٧) .

هذا وقد أخبر مختار باشا ريفرسو Reverseaux - القنصل الفرنسى العام بالقاهرة - أن السلطان منعه من التعرض لمسألة تحديد الحدود ، محتفظا بتلك المسألة كسلاح فى سبيل الجلاء عن مصر . كذلك أرسل السلطان بتعليماته الى أيوب باشا بالآلا يدخل فى نقاش مع الحكومة المصرية بخصوص ادارة سيناء (٣٨) .

والواقع أن فرمان عباس الثانى لا يختلف عن فرمان توفيق الا فيما يتعلق بنقطة واحدة حول حدود مصر ، فرمان توفيق (١٩ شعبان ١٢٩٦ هـ) قرر أن خديوية مصر تكون « كما كانت بحدودها

(٣٥) المرجع السابق .

(٣٦) المرجع السابق .

(٣٧) المرجع السابق .

(٣٨) المرجع السابق .

القديمة كما تشمل الأراضي المضمومة» (٣٩) . ولكن فرمان عباسى الثانى قد حدد مصر : «بحدودها القديمة كما بينها فرمان الشاهانى الصادر فى (٢ ربيع الآخر ١٢٥٧) (١٣ فبراير ١٨٤١) والخريطة الملحقه بالفرمان المذكور والأراضي المنضممة بمقتضى فرمان الشاهانى الصادر فى (مايو ١٨٦٥) « (٤٠) .

وقد تمسك السلطان بفرمان ١٨٤١ الصادر لحمد على باشا والذى أرفق معه خريطة عين فيها حد مصر الشرقى بخط يمتد من غزة تقريبا الى السويس والباب العالى يستشهد بهذه الخريطة أحيانا (٣١) .

وقد ورد بالخط الشرفى الصادر فى ١٣ فبراير ١٨٤١ : «يمنح محمد على ولاية مصر بطريق التوارث » . وبمناسبة ذلك صممنا على تثبيتكم فى الحكومة المصرية المبنية حدودها فى الخريطة المرسومة لكم من لدن صدرنا الأعظم ومنحناكم فضلا عن ذلك ولاية مصر عن طريق التوارث » (٤٢) . أما فرمان فقد أرفق به خطاب ويذكر أمين غالى فى كتاب « سينا المصرية » أننا أمام نص صريح وخريطة ، فالنص يذكر : «قد منحناكم بموجب فرماننا هذا الهيايوى ولاية مصر بحدودها القديمة كما هى مرسومة فى الخريطة التى أرسلها لكم صدرنا الأعظم مختومة » وبذا فلاشك أن السلطان أراد أن يعيد الحدود الى الحالة التى كانت عليها قبل محمد على حيث

(٣٩) المرجع السابق . وانظر نص فرمان التولية فى كتاب : فليپ جلاز ، قاموس الإدارة والقضاء ج ٦ ص ٧٥٩ ، وراجع أيضا كتاب : مجموعة الأوامر العالية واللوائح العمومية الخاصة بالمواد الجنائية . جمعها عثمان غالب قاضى محكمة سوهاج الجزئية ، الطبعة العلمية ١٣١٢ هجرية ص ١٤ .

(٤٠) الأراضى التى ضمتها مصر والتى يشير إليها فرمان كانت سواكن ومصروع وزمانيلىق انظر : حسن صبحى ، المرجع السابق ص ١٢ .

(٤١) المرجع السابق ص ١٤ .

(٤٢) عبد العزيز الشناوى ، وثائق ونصوص من التاريخ الحديث والمعاصر ، المعارف ١٩٤٩ ص ص ٥٦٢ - ٥٦٣ .

كانت سيناء جزءا من مصر تتولى إدارتها وتأمين طريق الحج من مصر الى الحجاز ، وكانت تلك الادارة المصرية قد انشأت بعض المراكز على الساحل الشرقى ، وهى طابا والمويلح والعقبة بهدف تأمين الحج البرى بين مصر والحجاز(٤٣) .

وتولت الادارة المصرية فى عهد محمد على باشا شئون سيناء ، وكان اول ما قامت به استتباب الأمن فى شبه الجزيرة(٤٤). وظل الجيش المصرى يحمى درب الحاج المصرى فى نخل والمويلح وضبا والوجه الى أن صرف النظر عن هذا الطريق عام ١٨٨٥ واتخذ الحجاج طريق البحر(٤٥) .

وكذلك اهتم خلفاء محمد على بشبه جزيرة سيناء الى أن جاء الاحتلال البريطانى ١٨٨٢ فأرسل حملة عسكرية لسيناء بحجة البحث عن البدو الذين قتلوا « بالمر »(٤٦) ولكن فى حقيقة الأمر هدفها الاستيلاء على المواقع المهمة فى شبه جزيرة سيناء وقامت بدراسة النظام الادارى الجديد الذى سيطبق على تلك المنطقة الاستراتيجية المهمة(٤٧) .

كلفت سلطات الاحتلال الانجليزى ضباط انجليز تابعين لسردار الجيش بكل الشئون المتعلقة بسيناء وأصبح موقع نخل

(٤٣) ابراهيم خالى ، سيناء المصرية عبر التاريخ . الهيئة العامة للكتاب - القاهرة ١٩٧٦ ص ١٩٨ - ١٩٩ .

(٤٤) المرجع السابق ص ١٩٩ .

(٤٥) المرجع السابق ، ص ٢٠١ .

(٤٦) بالمر انجليزى ارمسلته الحكومة البريطانية فى بعثة علمية لشبه جزيرة سيناء ١٨٦٥ ، أما رحلته الثانية التى قام بها ١٨٨٢ فهى محاطة بجزر من الرية ، فقد توغل بالمر بدون حراسة أثناء الثورة المرابية فى مجاهل شبه الجزيرة اعتمادا على حسن علاقته السابقة بالبدو ، متجاهلا الأحداث الواقعة فى مصر فقتل . انظر ، ابراهيم خالى المرجع السابق ص ٢٢٢ .

(٤٧) المرجع السابق ص ٢٢٢ .

النقطة الاستراتيجية المهمة في شبه جزيرة سيناء ، ولم تلبث التطورات التاريخية أن أظهرت أهمية سيناء ، فبدات الحكومة البريطانية تتطلع الى دراسة استراتيجية المنطقة على ضوء المنافسات الدولية وتدخل ألمانيا في شئون الدولة العثمانية بإنشاء خط سكة حديد بغداد والحجاز (٤٨) .

وإذا استعرضنا الدوافع التي حدث بالسلطان لاتخاذ هذا الموقف المتعلق بشبه جزيرة سيناء نجدها تتمثل في النقاط الآتية :

١ - الاحتلال البريطاني لمصر ورقضها الجلاء عنها جعل الرقابة الفعلية على مصر تخرج من يد تركيا التي حاولت التثبيت بحقوقها وسيادتها وكانت حادثة فرمان ١٨٩٢ أكبر دليل على ذلك .

٢ - خوف السلطان من مطامع إنجلترا في أملاكه في الشام والحجاز وغيرها ، فاثار ذلك مسألة الحدود الشرقية لمصر ، فاستردت تركيا قلاع الحجاز وأخذت تعمل على زيادة نفوذها في الحجاز بنفسها (٤٩) .

٣ - محاولة الحكومة العثمانية تأمين خط سكة حديد الحجاز وذلك عن طريق عزل شبه جزيرة سيناء عن النفوذ الانجليزي (٥٠) .

٤ - أن استعادة سيناء والعقبة برزت أهميتها بعد التقارب العثماني الألماني، والتغلغل الاقتصادي الألماني في الدولة العثمانية ، والنشاط الألماني في الشرق الأدنى بوجه عام دفع الحكومة العثمانية الى منح امتياز بناء سكة حديد في جزء من الأناضول يبدأ من البسفور وذلك الى شركة ألمانية (خريف ١٨٨٨) والبداية بهمة في أنجسار هذا المشروع دفع العثمانيين الى التفكير في بناء خطوط أخرى ومنها سكة حديد الحجاز ، يضاف الى ذلك أن سياسة عبد الحميد إزاء

(٤٨) المرجع السابق ص ٢٢٣ .

(٤٩) حسن صبحي ، المرجع السابق ذكره ص ١٥ .

(٥٠) حسن صبحي ، المرجع السابق ص ١٦ .

فكرة الجامعة الإسلامية جعلته يتحسس لمشروع سكة حديد الحجاز الذي أعلنه على العالم الإسلامي في عام ١٩٠٠ (٥١) .

٥ - ظهر في هذه الفترة مشروع آخر بمد سكة حديد من سوريا إلى بورسعيد ، وقد عرضه رجل بلجيكي على كرومر - الذي كان يثق فيه - ولكن كرومر لم يتحسس للاقتراح وأبدى خـلال مناقشاته أنه حتى بغرض الموافقة على إنشاء هذا الخط الحديدي فإنه يجب أن يمد هذا الخط على الساحل بمسافة لا تتجاوز ١٠٠ ياردة منه وذلك حتى يكون في مرمى مدفعية الأسطول البريطاني . ولم يسمع كرومر شيئا بعد ذلك عن هذا المشروع (٥٢) .

٦ - مخاوف السلطان من الأطماع الصهيونية للاستيطان في شبه جزيرة سيناء التي ازدادت في هذه الفترة - وهو ما سندرسه بعد ذلك (٥٣) .

لهذا ينتهز السلطان العثماني فرصة وفاة توفيق ففجر الأزمة خاصة وأن السلطان عبد الحميد جابه المطالب الصهيونية بجفاء من قبل ظهور هرتزل من بعد ذلك وتأسيسه للمنظمة الصهيونية (١٨٩٧) وبعد ذلك أيضا فقد شغلت « المسألة الصهيونية جانباً من السياسة العثمانية حينئذ » (٥٤) .

٧ - ضعف فكرة الجلاء عن مصر عام ١٨٩٠ دفع السلطان في عام ١٨٩٢ لاثارة المسألة من جديد لمضايقة الانجليز (٥٥) .

(٥١) حسن صبحي ، المرجع السابق ص ١٦ .

Cromer, Abbas II. Op. Cti., P. 76 Footnote. (٥٢)

(٥٣) انظر ص ٩٥ من هذا البحث .

(٥٤) حسن صبحي ، التآمر الصهيوني ضد الأمة العربية (١٨٨٢ -

١٩١٧ ٢ بيروت ١٩٦٧ ص ٣٤ - ٤٠ نقلا عن : Parkers, J. A History of the Jewish People. 1964, P. 186.

(٥٥) انظر ص ٣٦ من البحث

٨ - يربط البعض بين حرص الأتراك فى ذلك الوقت على استرداد العقبة بشبه جزيرة سيناء وبين تمزيق الدولة المصرية فى أفريقيا على أيدي بريطانيا بسبب ثورة المهدي فى السودان ، وما نتج عن ذلك من استيلاء الإيطاليين بموافقة الانجليز على مصوع واستيلاء الانجليز على زيلع وبربرة على خليج عدن (٥٦) أى اشتراك كل من تركيا وإنجلترا فى تمزيق الدولة المصرية .

موقف كرومر والحكومة المصرية من الأزمة :

فالمسألة - من وجهة النظر البريطانية - كانت أخطر مما كان الباب العالى يتوقع . فقبل شق قناة السويس كان الدفاع عن مصر يتركز فى برزخ السويس ، فى تلك الحصون والقلاع القائمة على الحدود الغربية لشبه جزيرة سيناء . ومن المعروف أن الجيوش التى كانت تقطع تلك المنطقة ما كانت لتجد حاميات ذات قدر إلا اذا وصلت الى مدينة بيلوز Pelusium (٥٧) التى كانت أهم الحصون للدفاع عن مصر ضد غارات المعتدين (٥٨) . ولكن حفر قناة السويس غير ذلك تغييرا كليا وجعل الذين يهتمون بسلامة وأمن قناة السويس ينظرون الى حدود سيناء الشرقية كمنطقة للدفاع عن قناة السويس ، وأصبح الانجليز ينظرون اليها كمنطقة لا غنى عنها لتأمين القناة (٥٩) .

(٥٦) محمد رفعت ، تاريخ حوض البحر المتوسط وثوراته السياسية . دار المعارف ١٩٥٩ ص ٤٤٩ ، حسن صبحى ، مشكلة سيناء ص ١٨ .

(٥٧) مدينة بيلوز مكان « تل الفرما » واقع جنوب شرقى بورسعيد ، وتبعد ٣ كيلو مترات عن شاطئ البحر المتوسط .

(٥٨) ازيد من المعلومات والتفاصيل عن شبه جزيرة سيناء راجع كتاب : Jarvis, Magor. S., Yesterday and Today in Sinai. London 1931.

(٥٩) حسن صبحى ، مرجع سبق ذكره ص ١٩ وانظر : عباس عمار ، مرجع سبق ذكره ص ٧ - ٨ .

وأصبحت فكرة وجود قوات عثمانية على مشارف قناة السويس أمرا لا يسر البريطانيين (٦٠) .

وهكذا أعطت قناة السويس لشسبه جزيرة سيناء أهمية استراتيجية ، وأصبحت منطقة دفاع أولى عن مصر والقناة .

وقد أصبحت بورسعيد ، بعد الاحتلال الإنجليزي ، معرضة للهجوم عليها بغارات برية على يد الدولة العثمانية أو حتى الروسية (٦١) . وأصبحت المصالح البريطانية تمتد الى حدود سيناء المعرضة للهجوم والتي امتد وراءها خط سكة حديد الحجاز الذي بدى فى انشائه عام ١٩٠٠ لربط الاماكن المقدسة مع دمشق عن طريق بعيد عن مدى الأسطول البريطانى (٦٢) .

ولهذا لم يكن الانجليز ليسمحوا بفصل سيناء عن وادى النيل أو مجاورة الدولة العثمانية لقناة السويس (٦٣) .

وعلى هذا رأى كرومر فى فرمان ١٨٩٢ محاولة للاعتداء على تسوية (١٨٤٠ - ١٨٤١) التى ضمنتها الدول الكبرى (٦٤) . وقد شهدت هذه الفترة (٧ يناير - ١٤ ابريل ١٨٩١) ضغطا دبلوماسيا انجليزيا منيفا على الاستانة ، فى الوقت الذى حاولت فرنسا من جانبها ، توازرها الدبلوماسية الروسية ، تخفيف اثر هذا الضغط الانجليزى على السلطان واقناعه وحثه على الصمود .

موقف فرنسا من الازمة :

ولم تكن فرنسا بمعزل عن تلك الازمة أو أطرافها فقد تعاونت

Cromer., Modern Egypt, Vol, 2, P. 288. (٦٠)

Rassignol, L.M., Le Canal de Suez, Etude Historique et Juridique. 1898. P. 212. (٦١)

Farnie., Op. Cit., P. 489.. (٦٢)

(٦٣) حسن صبحى ، المرجع السابق ص ٢٠ .

(٦٤) المرجع السابق ص ٢٠ .

مع الدبلوماسية الروسية بالاستانة والقاهرة لمساندة السلطان خشية خضوعه للضغط البريطاني في هذه المشكلة (٦٥) . فهاهى فرنسا وروسيا تبعثان ببعض قطع أسطوليهما — غداة اعتلاء عباس الثانى العرش — الى ميناء الاسكندرية ، لتحية وتهنئة عباس الثانى، وشجعتا تركيا لتقوم بما اعتبره كرومر محاولة للتقدم الى حافة قناة السويس الشرقية ، بجعل حدود مصر تمتد من السويس للعريش (٦٦) .

واهتم ريبو — رئيس وزراء فرنسا — بأزمة الفرمان وبدأ حريصا على أن يحرز نصرا سياسيا لفرنسا فى تلك الأزمة . ففرنسا كانت حينئذ لاتزال تقف لانجلترا فى مصر بالمرصاد ، واجتهدت فرنسا لكسب ثقة السلطان فى هذه الأزمة . كذلك ساء ريبو أن يرجع الى الانجليز فضل حماية وحدة الاراضى المصرية وأن تضمن انجلترا بذلك ولاء الخديوية المصرية وتبعيتها التامة لها (٦٧) .

وقد حاول كامبون التقريب بين الخديو والسلطان ، واجتهد فى اقناع الخديو بأن السبيل الوحيد ، ضد ما أسماه بالطغيان الانجليزى ، يكمن فى توثيق رباط اتحاده مع السلطان (٦٨) .

وحاول كامبون من جهة أخرى نصح السلطان بكسب الخديو الصغير الى جانبه ، وأن يوحد جهوده مع جهود فرنسا بهدف تنبيه الخديو بمصلحه الحقيقية (٦٩) .

ورأت فرنسا فصل مسألة سيناء عن موضوع تلاوة الفرمان الخاص بتولية عباس الثانى ، وان كان ريبو قد بين للسلطان بوضوح أنه لا يرقض ادارة مصر لمسيناء ، وانما كل ما فى الأمر

(٦٥) حسن صبحى ، المرجع السابق ص ٢١ — ٢٢ .

(٦٦) المرجع السابق ص ٢٢ .

(٦٧) المرجع السابق .

(٦٨) المرجع السابق .

(٦٩) المرجع السابق .

أن يعتبر هذه المسألة منفصلة تماماً عن مسألة تنصيب الخديو ، بمعنى آخر فالسلطان يميل إلى ترك إدارة سيناء إلى مصر ، كما كان الحال في الماضي ، ولكنه يريد أن يبين أنه حسب نصوص الفرمانات التي تضمن الدول تنفيذها فإن حدود الممتلكات الممنوحة إلى محمد علي وخلفائه يحددها خط يمتد من العريش إلى السويس (٧٠) .

وفي هذه الفترة حدث تعاون بين الخديو عباس الثاني وكرومر الذي نشط لمساعدته والوقوف بجواره ضد الباب العالي في الأيام الأولى لحكمه . وكان رفض كرومر لذلك التدخل العثماني مدعاة لسرور عباس الذي أصبح منذ ذلك الوقت في حاجة لمساعدة انجلترا لمجابهة الخطر التركي . وقد جاءت مسألة الفرمان وظلت معلقة ثلاثة أشهر وانتهت بهزيمة السلطان (٧١) . وذلك بعد مراسلات وبرقيات عديدة متبادلة فيما بين القاهرة ولندن والاستانة انتصرت فيها آراء كرومر وسلمت له المواسم الثلاث بوجهة نظره ، وعدل الفرمان حسب طلب كرومر ، وأرسل بمذكرة إلى تيجران باشا — وزير الخارجية المصري — بوضع مبدأ « عدم جواز إجراء تعديل في الفرمانات التي تنظم العلاقة بين الباب العالي ومصر بدون موافقة حكومة انجلترا على ذلك » (٧٢) .

وعلى أية حال فقد خشى السلطان الضغط البريطاني وأمر

(٧٠) هذا تفسير كامبون لفحوى رد السلطان . المرجع السابق ص ٢٥

وخاصتها .

(٧١) Cromer, Abbas II., Op. Cit., P. ٤. وانظر أيضا حسن

صبيح ، المرجع السابق ص ٢١ - ٢٢

Cocheris, Situation Internationale de L'Egypte et (٧٢)

du Sudan. P. 61.

وراجع بالتفصيل موقف الدول الكبرى من هذه الأزمة في الدراسة

الوثائقية التي قام بها : حسن صبيح ، المرجع السابق ص ٢١ - ٢٢ .

الصدر الأعظم بإرسال برقية الى القاهرة تسمح لمصر بممارسة حقها في ادارة شبه جزيرة سيناء (٧٣) .

وبذلك انتهت المسألة في الاستانة . ويذكر كرومر أن الفضل في انتهاء الأزمة يرجع الى حد كبير الى الاتصالات الماهرة التي أجراها في الاستانة سير أدmond فين Sir Edmond Fane - القائم بأعمال السفارة البريطانية هناك (٧٤) . وقد جاء بتلك البرقية التي بعث بها الباب العالي «أما من حيث شبه جزيرة سيناء فهي باقية على حالها وتكون ادارتها بمعرفة الخديوية المصرية ، التي كانت مدارة بها في عهد جدكم اسماعيل باشا ووالدكم محمد توفيق باشا» (٧٥) .

ووافق الخديو عباس بن جانبه على تلك النصوص . وقد جاءت مصلحة بريطانيا - في هذا الموضوع - مطابقة للمصالح المصرية ، وانتهت الأزمة بالاعتراف الصريح بأن شبه جزيرة سيناء جزء من الولاية الخديوية لا يجوز اجراء أى تعديل فيها بدون موافقة الدول الموقعة على معاهدة لندن الضامنة لبقاء الأوضاع التي تقررت بالنسبة للمحدود بين مصر وتركيا .

وكانت عودة العقبة الى الادارة التركية مقدمة نشاط ملحوظ من جانب الباب العالي . ولكن فرمان التولية كان قد فتح أعين المسئولين في مصر ، على ضرورة مراقبة التحركات التركية في حدودها لشبه جزيرة سيناء . ومما خلق جو الريبة نحو النيات التركية موقف المندوب السامي التركي في مصر - الغازي مختار باشا - وتشبثه بالمرور قبل امراء بيت محمد على في التشريقات ، ولما رفض عباس ، حمل مختار باشا الصدر الأعظم - فريد باشا -

(٧٣) حسن صبحي ، المرجع السابق ص ٢٧ .

(٧٤) المرجع السابق ص ٢٨ وانظر :

Cromer, Modern Egypt, Op. Cit., P. 268.

(٧٥) جلال فيليب ، قاموس الادارة ج ٦ ص ٧٥٩ ، حسن صبحي

ص ٢٨ ، وابراهيم هالي ، المرجع السابق ص ٢٢٨ .

على إرسال برقية احتجاج شديدة اللهجة الى الخديو ، وتوسط مصطفى كامل في الأمر ، وزال الخلاف بين الغازى وعباس (٧٦) . وعادت مشكلة الحدود مرة ثانية عام ١٩٠٦ والمعروفة باسم « أزمة طابا » عاودت تركيا الكرة ، ولكن تصدى كرومر لهم فوث الفرصة عليهم (٧٧) .

اطماع الصهيونية فى سيناء وقناة السويس :

كذلك اثار ت شبه جزيرة سيناء وقناة السويس ايضا اطماع الحركة الصهيونية، فقد أعطت قناة السويس — كما رأينا — لسيناء أهمية سياسية وإستراتيجية واقتصادية ، لذا أصبحت سيناء محط اطماع الصهيونية فى بحثهم عن وطن يأويهم ويكون نقطة انطلاق لتحقيق أمانيهم ، فسيناء أرض مقدسة فيها كلم موسى ربه وهى طريق خروج اليهود Exodus (٧٨) . وسيناء تحدها غربا قناة السويس وشمالا البحر المتوسط وفلسطين ملاوة على قربها من القدس . لهذا نجد أحد الصهاينة الانجليز ويدعى لورنس أوليفانت Laurence Oliphant كتب فى عام ١٨٨٤ مقترحاً إنشاء قناة اسرائيلية جديدة من حيفا لتربط البحر الأحمر بقناة عند العقبة «Debouch at Aqaba» وأن نجاح هذه القناة فى نظره سيحطم قناة السويس :

«Its success would utterly ruin the Suez Canal».

واستمرت الدراسات والمقترحات حول هذه القناة فى أعوام

(٧٦) أحمد شفيق باشا ، مذكراتى فى نصف قرن ج ٢ ص ٦
 (٧٧) من هذه الأزمة راجع بالتفصيل كلا من : إبراهيم خالى ، المرجع السابق ص ٢٣٣ - ٢٦٠ ويونان ليب ، أزمة العقبة مستخرج من مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية المجلد رقم ١٣ لسنة ١٩٦٧ .
 (٧٨) المزيد من التفاصيل من سيناء وتاريخها الدينى راجع كتاب :
 Atanley, Arthur Penryn, D.D., Dean of Westminster, Sinai and Palestine. 23 Rd Edition. London 1912.

١٨٨٧ ، ١٩٢٣ وآخرها عام ١٩٦٧ لشق هذه القناة الاسرائيلية
المخافسة لقناة السويس (٧٩) *

وهكذا اخذت الاطماع الاستعمارية تندفع صوب سيناء تتحرك
جنبا الى جنب مع الاطماع الصهيونية ، ووضع اليهود انفسهم فى
خدمة الاستعمار البريطانى املا منهم فى تحقيق مطامعهم بالمساعدة
على توطيد اركان هذا الاستعمار . وكان اليهود من قبل يوجهون
أنظارهم الى الباب العالى ملوحين للمسلطان ببريق الذهب الذى
يتدفق عليه اذا ما منحهم امتيازا فى فلسطين (٨٠) .

الا ان الأتراك كانوا على وعى بنيات اليهود ازاء فلسطين ،
ولذا وقفوا — قدر امكانهم — حجر عثرة دون تحقيق أطماعهم هناك
وهم لذلك يرفضون السماح للمنظمة اليهودية « احياء صهيون »
Hoveve Zion بدخول اليهود الى فلسطين والاستقرار فيها
(١٨٨٢) ، عندما تقدمت المنظمة الى القنصل العام العثمانى فى
أوربا بذلك الطلب (٨١) *

وقد بلغ تعداد الجالية اليهودية فى بصر عام ١٨٩٧ (٢٥٠٠٢٠٠)
نسمة وفى عام ١٩٠٧ بلغوا ٣٨٦٣٥ نسمة وكانوا موزعين على

Bindra, A.F.S, Suez Thrombosis. New Delhi 1969. P. 6. (٧٩)

وراجع ايضا : عبد الميزر الشناوى ، الدولة العثمانية دولة اسلامية
معتري عليها الجزء الثانى ص ص ٩٦٦ - ٩٧٢ .

(٨٠) ابراهيم غالى ، سيناء المصرية ص ٢٦٤ ، وانظر ايضا رسالة
هرتزل الى السلطان عبد الحميد بتاريخ ٢٥ اغسطس ١٨٩٦ فى كتاب : ملف
والائق القضية الفلسطينية ج ١ ص ٦١ نقلا عن « يوميات هرتزل » - امداد
لائس صايب - كتب فلسطينية ص ص ٤٤ - ٤٥ .

(٨١) حسن صبحى ، مشكلة سيناء ص ١٧ .

القاهرة والاسكندرية وطنطا والمنصورة وبورسعيد والمسويس
والاسماعيلية (٨٢) .

وأولى محاولات الاستيطان الصهيوني في سيناء نجدها في
محاولة أحد اليهود الألمان ويدعى « بول فريدمان » Friedman
وذلك في عام ١٨٩٠ حينما زار مصر واتصل بسلطات الاحتلال فيها،
وإبلاغها بنيته على الهجرة إلى ساحل خليج العقبة ولم تمنع تلك
السلطات ، فعاد فريدمان في أواخر العام التالي ١٨٩١ مع عشرين
من اليهود الألمان والروس المطرودين من روسيا وتركزوا جميعا على
الساحل الشرقي للخليج واشتروا أرضا في ناحية « المويلح » (٨٣) .

وكان هذا الأمر ، بالنسبة للعثمانيين ، يدعو إلى الريبة
والشك ، وقد أوضح مختار باشا لكرומר أن اليهود كانوا دائما
ينتظرون المخلص ليعيد اليهم القدس ، وذلك بلا شك سوف يجعلهم
يعتقدون أن المخلص قد ظهر في صورة « فريدمان » وبذل كرومر
جهده لاقناع مختار باشا بعدم صحة هذه الافتراضات (٨٤) .

هذا وقد نبهت الصحف المصرية إلى الخطر القادم من أوروبا
ولم يحسن فريدمان وجماعته معاملة الأتالي هناك ، وعلى ذلك
قامت الحكومة العثمانية بطرد فريدمان وجماعته من المنطقة (٨٥) .
وإن ثورة الجاليات اليونانية واليهودية في بورسعيد في ١٣ مارس
١٨٩٢ — كشفت على أبة حال — عدم رغبة أو مقدرة السلطات

The Jews in Nineteenth-Century, Egypt, Some (٨٢)
Socioeconomic aspects by Jacob. M. handau, in (Political and social
change in Modern Egypt London 1968. P. 199 Editet by P.M.
Holt.).

(٨٣) يونان لبيب : المرجع السابق ص ٢٤٨ — ٢٤٩ ، حسن

صبي — مشكلة سيناء ص ١٧ — ١٨ ، وانظر أيضا :
Cromer, Modern Egypt T. 2. P. 268

(٨٤) حسن صبي ، المرجع السابق ص ١٨
Cromer, Op. Cit., P. 288.

Cromer, Op. Cit., P. 288. (٨٥) المرجع السابق ص ١٨ .

المصرية لحماية اليهود . وقد تسبب ذلك فى هجرة كثير من اليهود من بورسعيد . وربما اثارهم محاولة بول فريدمان خلق مستعمرة يهودية فى سيناء (٨٦) .

ومحاولة أخرى من جانب الصهيونية تجاه قناة السويس ، قام بها « تيودور هرتزل » Theoder Herzl (١٨٦٠ - ١٩٠٤) الذى نظم الحركة الصهيونية - فقد بعث برسالة لسولسبرى فى اواخر عام ١٨٩٦ يوضح له « أن تقسيم تركيا قد يضع انجلترا فى مأزق خطير ولذلك يجب المحافظة على التوازن الدولى عن طريق تصحيح مالية تركيا وهو ما تقف روسيا دونه ، لأنها تريد انحلال تركيا وانقسامها ، الا أن هناك طريقة لتصحيح المالية التركية ، وبالتالى المحافظة على التوازن الدولى لمدة أطول ولإيجاد طريق جديد الى الهند فى الوقت ذاته ، وهو الطريق الأقصر بالنسبة لانجلترا . ويجرى هذا كله دون أن تخسر انجلترا قرشا واحدا ، ودون أن تلزم نفسها بأى شئ ، علنا ، وهو انشاء دولة يهودية فى فلسطين لها استقلال ذاتى مثل مصر ، تحت سيادة السلطان . وقد مهد هرتزل لهذا المشروع فى زيارته للاستانة فى صيف العام السابق وأن ذلك ممكن (فى نظره) اذا ما توافر لهم دعم دولة كبرى ، دعما خفيا ، وحيث أن السلطان لا يزال هو السيد غير المنازع فما من قوة تستطيع منعه من دعوة اليهود الى الهجرة لفلسطين ، وستقدم للسلطان مقابل عمله هذا قرضا كبيرا عن طريق الضريبة التى سيؤديها اليهود له . وسيكون من مصلحة انجلترا بناء خط حديدى راسا عبر فلسطين من البحر المتوسط الى الخليج الفارسى ، أو ربط هذا الخط بما يصبح ضروريا ، بفضل حاجيات المواصلات الحديثة ، من خط عبر فارس وبلوخستان وربما الافغان الى الهند ، ستجنى انجلترا هذه المكاسب بدون مصاريف وبدون أن يعلم العالم شيئا عن دورها ، فبينما تعد روسيا خطا حديديا الى آسيا فى

الشمال سيكون لبريطانيا في الجنوب طريق احتياطي حيادي الى الهند ، في حال قيام مصاعب في قناة السويس» (٨٧) .

وتبدو احلام هرتزل ازاء قناة السويس عندما تقابل معه مصطفى كامل وهو يدعو للقضية المصرية ، فنجد هرتزل يدون في مذكراته : « اشعر مع اني لم اخبره (اي مصطفى كامل) بذلك ، بانه لما يفيد قضيتنا ان يضطر الانجليز الى مغادرة مصر ، فانهم سيضطرون آنذاك ان يبحثوا عن طريق آخر للهند بدلا من قناة السويس التي ستصبح منهم او على الاقل تصبح غير مأمونة عندئذ تصبح فلسطين اليهودية الحديثة مناسبة لهم — الطريق من يافا الى الخليج الفارسي» (٨٨) .

هذا وعندما قام هرتزل بزيارة لفلسطين في عام ١٨٩٨ راودته احلامه وطموحاته وهو في العاشرة من عمره لتحقيق عمل عظيم يماثل عمل دي لسبس وبناء قناة باناما ، الا انه كان اكثر تأثرا بقناة السويس : « ذلك الشريط الضيق الوضاء من المياه والذي يمتد الى مالا نهاية ، فهو عمل ضخم وهائل يضارع الاكروبوليس» (٨٩) .

ولذلك بحث هرتزل انشاء قناة اخرى بدلا من قناة السويس بحيث تكون تلك القناة الجديدة تحت السيطرة والإدارة اليهودية(٩٠) .

(٨٧) رسالة هرتزل الى لورد سولسبري (ديسمبر ١٨٩٦) - يوميات هرتزل - اعداد انيس صايغ - سلسلة كتب فلسطين ص ٤٩ - ٥١ ، على محمد علي : ملف واوراق القضية الفلسطينية ص ٧١ - ٧٢ . - (٨٨) مذكرات هرتزل عن مصطفى كامل ٢٤ مارس ١٨٩٧ - انظر : يوميات هرتزل - انيس صايغ - ص ٦٢ - ٦٣ ، ملف وثائق القضية الفلسطينية مرجع سبق ذكره ص ٧٣ ، وانظر أيضا Farnie, Op. Cit., P. 456 Farnie, Op. Cit., P. 456 (٨٩) Ibid. P. 456 (٩٠)

وتبلورت كل هذه الآمال وتلك الاحلام عند هرتزل ، واصبحت شبه جزيرة سيناء هي أنسب مكان لدولة المستقبل اليهودية فهي الوطن القديم لدولة المستقبل اليهودية في فلسطين(٩١) والتي ستصبح مركزا لشبكة الخطوط الجديدة للعالم ، وتحل محل قناة السويس كهمة وصل طبيعية بين آسيا وأوروبا وأفريقيا ، وتستقطب منها خطوط البريد وحركة الركاب ، وتصبح قناة السويس مفتوحة فقط للسفن الجواله Tramps وسفن البضائع العامة Freighters (٩٢) .

ترجع هرتزل الى لندن في اواخر ١٩٠٢ للتفاوض مع الحكومة البريطانية من أجل الحصول على أرض يتجمع فيها اليهود المضطهدون في أوروبا الوسطى وروسيا . واقترح هرتزل في أول الأمر التنازل عن جزيرة قبرص لليهود ، ولم يكن هذا الاقتراح جديدا فقد سبق لمؤسس الصهيونية أن عرض على السلطان في مقابل المقايضة بين قبرص وفلسطين أي أن بريطانيا تتنازل عن قبرص لليهود ويقوم هرتزل بدوره بالتنازل عنها للباب العالي في مقابل تنازل السلطان عن فلسطين(٩٣) .

وسعت الصهيونية لد النفوذ اليهودي في كل اطراف شرقي البحر المتوسط تحت حماية دولة عظمى . واستقر الرأي على إحدى الجهات الثلاث الآتية : قبرص - شبه جزيرة سيناء - أوغندا وترك مشروع وادي الفرات والموزمبيق والكونغو وليبيا(٩٤) .

وتقابل هرتزل في لندن مع روتشيلد (يوليو ١٩٠٢) وأخبر هرتزل روتشيلد : « أريد مطالبة انجلترا بالتنازل عن امتياز لإنشاء مستعمرة يهودية : «Colonization Charter» فأخبره روتشيلد أن كلمة « مستاجر » Charter لا تتمتع بسمعة طيبة في تلك البلاد ،

Ibid. P. 469

(٩١)

Ibid.

(٩٢)

(٩٣) إبراهيم غالي ، سيناء المصرية دس ص ٢٦٥ - ٢٦٦ .

(٩٤) المرجع السابق ص ٢٦٦ .

ورد عليه هرتزل بقوله : « استعمل ما تريد من العبارات ، ان ما أصبو اليه هو مستعمرة يهودية في احدى الممتلكات البريطانية » فاقترح روتشيلد أوغندا ، فاعترض هرتزل على ذلك مشيراً الى الموجودين في القاعة وكأنه يريد أن يعبر عن أنه لا يمكنه التكلم بحرية ، وكتب على ورقة صغيرة العبارات الآتية : « شبه جزيرة سيناء - فلسطين - قبرص » (٩٥) .

وبدأت الاتصالات مع المسئولين البريطانيين تولاهما جاكوب جريندنبرج (صحفى يهودى) وكان على اتصال بوزير المستعمرات البريطانى ، جوزيف تشامبرلين ، المشهور بنزعاته الاستعمارية والمحافظة ، تعرض عليه آمال اليهود فى الحصول على قبرص أو العريش وسيناء ، وتمت المقابلة بين هرتزل وتشامبرلين فى صيف ١٩٠٢ وناقش الرجلان الاقتراح وبدأت المناقشة حول اقتراح قبرص حيث استبعد تشمبرلين هذا الاقتراح لصعوبة تنفيذه (٩٦) . فعرض عليه هرتزل «انشاء شركة يهودية تضع اقدامها فى سيناء والعريش» ولكن جوزيف تشمبرلين أخبره أن اجراء مفاوضات فى هذا الشأن يجب أن تجرى مع لورد كرومر المعتمد البريطانى فى مصر (٩٧) .

ولم يخف تشمبرلين ميله للأخذ بهذا الاقتراح فقد كان فى طليعة السياسة البريطانيين الذين رأوا فى تشجيع الحركة الصهيونية حلاً للمشكلة اليهودية فى بريطانيا ، ووسيلة لاختضاع اليهود للمصالح البريطانية (٩٨) .

-
- (٩٥) هرتزل الى تشمبرلين - رسالة بخصوص مشروع توطين اليهود بسيناء (١٢ يوليو ١٩٠٢) يوميات هرتزل - انيس صايغ مرجع سبق ذكره ص ٢٢١ - ٢٢٢ . وانظر ايضا : ابراهيم غالى ، ص ٢٦٦ وانظر ايضا : حسن صبرى الخولى ، سياسة الاستعمار والصهيونية تجاه فلسطين فى النصف الاول من القرن العشرين - المجلد الثانى . دار المعارف ١٩٧٠ ص ٩٨ - ٩٩ (وثيقة رقم ٢ من هرتزل الى تشمبرلين يوليو ١٩٠٢) .
- (٩٦) ابراهيم غالى ، مرجع سبق ذكره ص ٢٦٨ .
- (٩٧) المرجع السابق ص ٢٦٨ .
- (٩٨) المرجع السابق .

فقد كانت مناجم الذهب في جنوب أفريقيا في قبضة اليهود واعتمدت عليهم الحكومة البريطانية في اعادة بناء المنطقة بعد حرب البوير ، وشارك بلفور رئيس الوزارة البريطانية — تشمبرلين الرأي في أن تدفق اليهود على بريطانيا في أوائل القرن العشرين هاربين من الامبراطورية الروسية ، يعتبر تهديدا للمصالح الانجليزية ، وأن أفضل حل هو تجمعهم وتوظيف أموالهم في منطقة كشبه جزيرة سيناء . ولذلك رأى الوزير أن مشروع استيطان اليهود في سيناء يخدم المصالح البريطانية ، ويساهم في مد النفوذ الامبريالي نحو فلسطين انتظارا لانتهار متوقع للامبراطورية العثمانية . وهكذا تركزت المفاوضات وانحصرت في السعي الى الحصول على امتياز اليهود المهاجرين الى شبه جزيرة سيناء (٩٩) . وحاول هرتزل تأكيد أهمية حل المسألة اليهودية للمصالح البريطانية فبعث بمذكرة بهذا الخصوص في ٢٤ أكتوبر ١٩٠٢ الى لانزدون — وزير خارجية بريطانيا — ذكر فيها (. . . تمتلك إنجلترا الآن في جنوب شرقى البحر المتوسط مقاطعات خالية من السكان لا قيمة لها هي المنطقة الساحلية المؤلفة من العريش وشبه جزيرة سيناء . . . هذه المنطقة يمكن أن تصبح ملجأ ووطنا لليهود المضطهدين في جميع انحاء العالم اذا سمحت إنجلترا باقامة مستعمرة هناك . . . وسيسير الاستيطان مبدئيا كما يلي :

« نعطينا الحكومة البريطانية امتيازاً للمقاطعات المطلوبة وعندما نمنح الامتياز تقرر الضرائب التي ستدفعها المستعمرة اليهودية للامبراطورية وعلى أساس هذا الامتياز ستؤسس شركة استيطان « الشركة اليهودية الشرقية » بمبلغ خمسة ملايين جنيه كتراسمال وتقوم هذه الشركة بالاستيطان حسب التخطيط . يذهب موظفون وفنيون وخبراء زراعة حالا الى هناك لتهيئة الطرق وسكك الحديد

(٩٩) مذكرة هرتزل الى لانزدون في ٢٤ أكتوبر ١٩٠٢ ، يوميات هرتزل ، مرجع سابق ذكره ص ص ٢٤٧ - ٢٥٠ ، وانظر أيضا ، ملف وثائق وادراق القضية الفلسطينية ج ١ ص ١٣١ - ص ١٣٣ .

والموانئ لدراسة المساحات وتقسيمها ٠٠ وتنظيم الهجرة إليها من أرجاء العالم ، وسيكون التوطين حسب أحدث مبادئ العلم والخبرة وسيكون رأسمال الشركة وجهود أوائل النازحين المختارين نواة للمستعمرة .. ويجب أن يسند العمل ويتولى بمنح حقوق استعمارية حتى يقبل عليه اليهود المنبذون والضعفاء والبؤساء» (١٠٠) .

عرض هرتزل المفاوضات الجارية بخصوص مشروع الاستيطان اليهودي بشبه جزيرة سيناء، على المؤتمر الصهيوني السادس (١٠١) موضحاً أنه قد اتصل في أكتوبر ١٩٠٢ ببعض أعضاء الوزارة البريطانية واقترح عليهم منح الشعب اليهودي أرضاً في سيناء تمكنه من الإقامة بها . وأشار أولئك الرسميون لهرتزل أنه طالما أن الأرض التي يطلوبونها مصرية فلا بد من التفاوض مباشرة مع الحكومة المصرية ، إلا أنهم عرضوا استعدادهم لتزويدهم بكل التوصيات اللازمة والكفيلة بتحقيق هذا الغرض . وأرسلوا إلى لورد كرومر توصية ليبحث بعين العطف الأمانى الصهيونية مع مستشاري الخديو (١٠٢) .

ولقد عرضت الحكومة البريطانية على هرتزل إيفاد بعثة فنية إلى مصر لدراسة مدى صلاحية المنطقة لإنشاء مستعمرات سكانية بها . وبادرت لندن بتزويد ممثل هرتزل في مصر — جرينبرج — بالتوصيات اللازمة ، وكتبت وزارة الخارجية البريطانية إلى لورد كرومر تطلب منه مساعدة البعثة الفنية على القيام بمهمتها بالاتصال بالسلطات الانجليزية ويحكمه الخديو (١٠٣) .

وصلت البعثة الفنية الصهيونية إلى مصر في آخر يناير

(١٠٠) مذكرة هرتزل إلى لاندون في ٢٤ أكتوبر ١٩٠٢ ، يوميات هرتزل مرجع سابق ذكره ص ٢٤٧ — ص ٢٥٠ . وانظر أيضاً : ملف القضية الفلسطينية ط ١٠ ص ١٣١ — ص ١٣٢ .

(١٠١) عقد هذا المؤتمر في مدينة زوريك في شهر أغسطس ١٩٠٣ .

(١٠٢) إبراهيم خالي ، سيناء المصرية ص ٢٦٩ .

(١٠٣) المرجع السابق .

١٩٠٣ ثم توجهت بعد ذلك لمشبه جزيرة سيناء ، وكان جرينبرج مندوبا للدكتور هرتزل الذي تولى تفاصيل المفاوضات مع السلطات المصرية والانجليزية (١٠٤) ، ولقد زود ساندرسون Sanderson - وكيل وزارة الخارجية البريطانية الدائم - البعثة بالتوصيات اللازمة الى لورد كرومر ، وأرسل في نفس الوقت برقية أخرى الى لورد كرومر يوصيه فيها بتلبية رغبات هرتزل (١٠٥) . ومكثت البعثة في سيناء قرابة شهر وأهم ما جاء في تقريرها أنها رأيت تقسيم سيناء الى خمس مناطق ، وقدر عدد سكانها بحوالى ستة عشر ألفا (١٠٦) . وكانت هذه البيانات الواردة في تقرير البعثة الصهيونية غير صحيحة ، فقد كان لليهود مصلحة في التقليل من عدد سكان شبه الجزيرة وترويج فكرة أنها خالية من الآدميين . فقد بلغ عدد السكان في هذه الفترة حوالى ٤٨٠٠٠ نسمة (١٠٧) . كما تعززت بيانات التقرير بالتحفظ الشديد ووضعت عباراته بطريقة تهدف الى التقليل من امكانات شبه الجزيرة ، دون اغلاق الباب أمام امكان استغلالها بقصد تبرير التقدم بطلب الامتياز وابعاد الشبهات بأن هذا الطلب سياسى فقط . ونفى التقرير نفيا قاطعا وجود أى اثر للبترول والفحم (١٠٨) . وجاء بالتقرير أن الزراعة ممكنة في المناطق التي قد يتوفر فيها المياه أو عن طريق توصيل مياه النيل أسفل قناة السويس عبر سحارات . وامكانية استغلال سيناء

(١٠٤) انتهت البعثة من اعداد تقريرها بالاسماعيلية في ٢٦ مارس ١٩٠٣ راجع تفاصيل تقرير القومسيوى الفنى الصهيونى عن احوال سيناء وصلاحيها في استيطان مستعمرات يهودية بها والمشروعات التي يمكن تنفيذها لهذا الغرض في الوثيقة رقم ٨ المنشورة بالمرجع السابق ص ٣٧١ - ٣٧٩ .

(١٠٥) ابراهيم غالى ، المرجع السابق ص ٢٧٩ وراجع الوثيقة رقم ٥ بالمرجع نفسه ص ٣٦٥ .

(١٠٦) المرجع السابق ص ٣٧١ - ٣٧٩ ، ٣٧٢ - ٣٧١ .
 (١٠٧) تقوم بك فقير ، تاريخ سيناء القديم ١٩١٦ ص ١٢٨ ، ص ١٨٢ ، ص ١٢٩ ، وانظر ايضا : ابراهيم غالى ، سيناء المصرية ص ٢٧٢ - ٢٧٣ .
 (١٠٨) ابراهيم غالى ، سيناء المصرية ص ٢٧٤ .

بزراعتها بالمحاصيل المختلفة • كما تضمن التقرير تصيد المناطق الملائمة التي يطلب من الحكومة المصرية التنازل عنها لصالح الصهاينة ، وعينت الحدود كالاتى :

البحر المتوسط شمالا والحدود التركية شرقا ، مساقط مياه وادى العريش ومرتفعات التيه جنوبا وقناة السويس وخليجها غربا (١٠٩) •

وهكذا يرى الباحث اطماع الصهيونية فى قناة السويس بجعلها الحد الغربى لمستعمرتها المقترحة فى شبه جزيرة سيناء ، حتى تنقض على القناة فى الوقت المناسب • وكما رأينا (١١٠) عندما باتت اطماعهم واضحة فى استغلال الجانب الآخر من سيناء لمشق قناة اخرى من البحر المتوسط حتى خليج العقبة « قناة اسرائيلية » وبذلك تكون مملكتهم بين قناتين : قناة السويس غربا والقناة الاسرائيلية شرقا • كذلك الطريق الى فلسطين والقدس مفتوح ، فالامبراطورية العثمانية فى طريقها الى الزوال ان عاجلا او آجلا • هذا علاوة على أن سيناء ستجذب اليهود من كل العالم لما لها من تراث روحى تهفو اليه نفوس الملايين من اليهود •

ويعلق البعض على ما جاء بتقرير اللجنة الفنية الصهيونية بخصوص استخدام الفلاحين المصريين : « ان بدء الأعمال يتطلب أن يقوم به الفلاحون المصريون لانهم أكثر تأقلا على المناخ • ولم يذكر ان كان المطلوب أيضا الالتجاء الى السخرة لايواء اليهود فى تلك الارض المصرية • ولاشك أن واضع التقرير فكروا ضمن ما فكروا فى الظروف التي أحاطت بانشاء قناة السويس ورأوا امكانية اعادتها لصالح اليهود بعد أن ارتدوا ملابس الانجليز » (١١١) •

(١٠٩) راجع نص التقرير بالوليقة رقم ٨ المنشورة بالمرجع السابق

ص من ٣٧٧ - ٣٧٨ •

(١١٠) انظر ص ٩٩ من هذا الفصل عن القناة الاسرائيلية •

(١١١) ابراهيم غالى ، المرجع السابق ص ٢٧٥ •

لم يقتصر الصهاينة فقط على التقرير الفني لتنفيذ المشروع وإنما قاموا بصياغة المشروع صياغة قانونية محكمة تكمل للنواحي الفنية تملؤهم آمال خضوع الحكومة المصرية لمطالبهم نتيجة للضغط البريطاني ، وعلى ما يبدو كانت في أذهانهم أحداث نصف قرر مضى عندما حصل دى لسبس على امتياز شركة قناة السويس

وأورد هنا بعض بنود مشروع الامتياز الذى وضعه هرتزل لعرضه على الحكومة المصرية (١١٢) :

بنـد ١ :

تمنح الحكومة المصرية الدكتور هرتزل أو الشركة التى يؤسسها حق « احتلال » الأرض الكائنة بشرق قناة السويس واستعمارها ويحدها من الشمال البحر المتوسط ومن الشرق الحدود العثمانية ، التى تكون معترفا بها بلا نزاع وجنوبا الخط درج ٢٩° ش .

بنـد ٢ :

يمنح الامتياز لمدة ٩٩ سنة .

بنـد ٤ :

يصبح المستعمرون القادمون الى المنطقة عن طريق الشركة من الرعايا المحليين .

بنـد ٧ :

يصرح للشركة بانشاء الموانئ والمناطق التابعة لها ، ومد خطوط المواصلات ، كالطرق والسكك الحديدية وخطوط التلفراف والتليفون (١١٢) .

(١١٢) راجع نص مشروع الامتياز بالوليقة رقم ٩ المنشورة بالمرجع السابق الذكر ص ص ٣٨١ - ٣٨٢ .
(١١٣) المرجع السابق ص ص ٢٧٧ - ٢٧٨ .

بشور ٨ :

للشركة الحق في تحصيل رسوم الموانئ ، والمناظر الا من
البواخر التابعة للحكومة المصرية .

ويلاحظ ان هرتزل كان قد تخيل انشاء ميناء جديدة على بحيرة
« سيربونيان » « Serbonian Lake » - بحيرة البردويل حاليا -
والتي تقع شرق بورسعيد (١١٤) وعلى هذا كان هرتزل يأمل في
انشاء مستعمرة تنافس بورسعيد ، وقاعدة تحت العلم المصري
للهجوم الصهيوني على الامبراطورية العثمانية (١١٥) .

وبدأت البحوث في مصر مع لورد كرومر ، وظنت البعثة
ان كسب المبعوث البريطاني الى جانب الأعمال الصهيونية جدير بحمل
الحكومة المصرية على الموافقة عليها .

ويرى الباحث انه ليس من المعقول تسليم كرومر سسيناء
للصهيونية ، وكان قد خاض منذ عشرين سنوات معركة
دبلوماسية مع السلطان العثماني والدبلوماسية الفرنسية لاعادة
سيناء للإدارة المصرية كما كانت من قبل أن يرضخ للضغوط
الصهيونية من جانب وحكومته من جانب آخر .

وعلى هذا بعث كرومر الى حكومته برفض المشروع ، فقد
أرسل تقرير « وليام جارستن » « William Garstin » - وكيل وزارة
الاشغال بالحكومة المصرية - وكذلك أرفق به خطاب وزارة الخارجية
المصرية الى جولد سميث Gold Smith - ممثل هرتزل في مصر
بعد سفره - ويمكن ايجاز أهم النقاط التي جاءت بتلك التقارير ،
وهذه المراسلات لتنفيذ آراء الخبراء اليهود بخصوص استيطانهم
سيناء :

بالنسبة لامداد سيناء بالمياه من النيل لتمر أسفل قناة السويس
عن طريق سحارات رأى وليام جارستن أن هذه الفكرة غير علمية ،

Farnie, Op. Cit., P. 469

(١١٤)

Ibid.

(١١٥)

وأنه على فرض أن التكاليف الباهظة ليست في الحساب وأنه من الممكن تحمل تلك النفقات فإنه سيظل اشكال توزيع المياه الصيفية قائما ، علاوة على تعارضه مع مصالح ملاك الاراضي من المصريين وان هذا المشروع سيزج بالحكومة المصرية — على غير ارادتها — الى التزامات مستقبلية قد يكون من الصعب عليها التنصل منها مهما كانت طبيعة التعاقد والحرص على عدم الارتباط (١١٦) .

مشكلة أخرى بخصوص امرار المياه اسفل قناة السويس عن طريق سحارات ، فإن ذلك يستلزم الرجوع الى شركة قناة السويس ، ومن المشكوك فيه إمكانية الحصول على موافقة الشركة ، ذلك أن تنفيذ ذلك يتطلب اغلاقا مؤقتا للقناة يمتد لعدة أسابيع (١١٧) . علاوة على أن ذلك يتطلب اتفاق ارقام خيالية ومستحيلة وهذا يبدو غير ممكن (١١٨) .

وقد جاء بالرسالة التي بعث بها كرومر في ٢٨ مارس ١٩٠٣ الى ساندريس ، يحذره من الدكتور هرتزل بقوله : « انه متحمس بلا داعي فاحذر من الارتباط معه بأي شيء أو التفاوض معه ، ان جولد سميث أكثر اتزاناً في التعامل معه » (١١٩) .

وفي رسالة أخرى بعث بها كرومر الى لاثريدون — وزير الخارجية البريطانية — في ١٤ مايو ١٩٠٣ ، أوضح كيف بذل جهده لسماع وجهات نظر الدكتور هرتزل ومن معه وطلب كرومر صرف النظر عن الموضوع (١٢٠) .

كما أكد كرومر في رسالته أن أية معارضة للحكومة المصرية

(١١٦) راجع تفاسيل تقرير وليام جارستن في الوثيقة رقم ١٠

المنشورة بكتاب : ابراهيم غالى ، مرجع سبق ذكره ص ٢٨٥ — ٢٨٨ .

Farnie, Op. Cit., P. 189.

(١١٧)

Ibid.

(١١٨)

(١١٩) ابراهيم غالى ، مرجع سبق ذكره ص ٢٨٢ .

(١٢٠) المرجع السابق ص ٢٨٥ .

لا ترجع الى شعور معاد لليهود ، بل يستند الى أنها لا ترى أية امكانية لنجاح المشروع وتشاركها في الرأي كل الجهات المختصة ، سواء اكانت اهلية ام بريطانية . وترى نفسها مسئولة اذا ما شجعت هرتزل ومعاونيه على الاتفاق على مشروع خيالي قد يؤدي فشله الى المطالبات ضد الحكومة المصرية ، اذا ما اتضح ان الأموال التي أنفقت ذهبت سدى . لذلك ترى السلطات الامتناع عن تشجيع هرتزل على السير وراء أحلام لا يمكن تحقيقها ، ومن الأفضل أفهامه ان باب المفاوضة بهذا الخصوص اقفل نهائيا (١٢١) .

وتطرق كرومر للجانب السياسي من المشكلة فأوضح انه من الصعب التنبؤ بما ستؤول اليه الأحوال اذا ما نفذت مشروعات الدكتور هرتزل ذلك انه من المشكوك فيه امكان التوفيق بينها وبين مصالح الباب العالي اذا ما سمح بهجرة أناس متعددي الجنسيات الى شبه الجزيرة لأسباب ومبررات هي قطعاً ذات طابع سياسي وسيؤدي ذلك الى مضاعفة الصعوبات القائمة الآن (١٢٢) . وختم كرومر خطابه قائلاً : « ٠٠ وفي حديثي مع الكولونيل « جولد سميث » أشرت اليه بقوة وبكل حزم الى ضرورة حفظ الموضوع وآمل من سيدي اللورد ان يبلغ مثل هذا الرد الى الدكتور هرتزل عندما يلجا اليكم كما هو متوقع » (١٢٣) .

وقد صدق حدس كرومر فعلاً ، فقد تقابل هرتزل ثانية مع تشمبرلين في (٢٣ أبريل ١٩٠٢) ودار بينهما حديث حول موضوع المستعمرة اليهودية بسيناء ، وأوضح له أن التقرير غير مشجع ألا أن هرتزل تذرع بأن البلاد فقيرة ولكنهم سيخلقون منها شيئاً ، فعرض عليه تشمبرلين « أوغندا » بدلا من شبه جزيرة سيناء ، الا أن هرتزل أوضح له قائلاً : « انه يجب ان تكون فلسطين قاعدة لهم ، لهذا فكروا في العريش لوضع سياسة جذابة ، ولكنهم لا يفهمون

(١٢١) المرجع السابق ص ٢٨٥ - ٢٨٦ .

(١٢٢) المرجع السابق ص ٢٨٦ .

(١٢٣) المرجع السابق ص ٢٨٦ .

هذا في مصر ، ولم أستطع أن أوضح الأمر لهم كما أفعل هنا . .
لذلك اضطررت هناك أن أطلب تنازلا غير تام بسبب الحالة السياسية
الراهنة ، وكان هذا التنازل ماليا فقط ، وهي بذلك صفقة خاسرة
إذا فكرنا في الأرض لأنه لا أحد يدفع ثمننا لمثل هذه البلاد . . لا أحد
غيرنا - وذلك لأن لنا وراء هذا الدفق مطامع سياسية ، ويجب أن
يكون واضحا أننا لن نضع أنفسنا تحت حكم مصري ، ولكننا نريد
حكما بريطانيا « . وفي نهاية الحديث وعد تشمبرلين هرتزل أن
يتكلم مع لانزدون حتى يكون هناك ضغط على كرومر ليسرع في
العمل (١٢٤) .

وكرر هرتزل بذل جهوده المستميتة لاهياء بحث مشروعه ،
وللتأثير على كرومر والحكومة المصرية عن طريق الحكومة البريطانية
حتى إذا احتاج الأمر للتوجه الى القاهرة لاعادة فتح باب المناقشة
مع السلطات (١٢٥) . وازاء هذا الالاحاح ، رد وكيل وزارة الخارجية
في ١٩ يونية ١٩٠٣ على هرتزل بأن لانزدون يرى ابلاغه انه عندما
ارسل اليه كرومر تمرار الحكومة المصرية مدعما بالحجج القوية ،
فانه ليس من البزانة التفاضي عنها ، وان كرومر اقتنع بصفة
نهائية بوجاهة رأى الحكومة المصرية مما لا ينتظر معه الحصول
على أية نتيجة مرضية ، من أعادة النظر في القرار الذي اتخذته
القاهرة . وبناء عليه أبلغه أسف لورد لانزدون لعدم استطاعته
التوصية بالضغط أكثر من ذلك على الحكومة المصرية ، لحملها
على تغيير موقفها في هذا الخصوص (١٢٦) .

(١٢٤) يوميات هرتزل - أنيس صايغ ص ٢٧٩ - ٢٨٢ تشمبرلين
يعرض مشروع أوفندا على هرتزل مذكرة بتاريخ ٢٢ أبريل ١٩٠٣ ، وأنظر أيضا
ملف القضية الفلسطينية مرجع سبق ذكره ص ١٣٥ - ١٣٧ .
(١٢٥) راجع نص الخطاب الذي ارسله هرتزل الى لانزدون في ٥ يونية
عام ١٩٠٣ وثيقة رقم ١٢ المنشورة في كتاب ابراهيم غالي ، مرجع سبق ذكره
ص ٣٩١ - ٣٩٢ .
(١٢٦) راجع رسالة لانزدون الى هرتزل في ١٩ يونية ١٩٠٣ - وثيقة
رقم ١٣ بكتاب ابراهيم غالي ص ٣٩٣ - ٣٩٤ .

وهكذا رفض عباس الثاني بمساندة كرومر — في ١٧ فبراير ١٩٠٣ — منح اليهود سيناء « كاستعمار عن طريق التاجر »
 a charter colonization ووافق فقط على منحهم حقوقا بإدارة مرافقهم . وفشل هرتزل في الحصول على أية امتيازات من كرومر في ٢٠ مارس ١٩٠٣ ، ونظر هرتزل إليه على أنه « أسوأ رجل انجليزى » قابله :
 «The most disagreeable English man» he had met. (١٢٧)
 وعندما فشل هرتزل في الحصول على سيناء اتجهت أنظاره صوب شرق أفريقيا فيما بعد (١٢٨) .

وهكذا انتهى أول اتصال للصهيونية مع الحكومة البريطانية حيث مات هرتزل — مؤسس الحركة الصهيونية — في عام ١٩٠٤ ، وبقيت قناة السويس بعيدة عن التهديد والاطماع التى تعرضت لها عن طريق المستعمرة اليهودية المقترحة في شرق القناة وظلت بورسعيد دون منافس (١٢٩) .

وهكذا يرى الباحث أن كرومر كان له فضل انقاذ شبه جزيرة سيناء ، المرة الأولى عام ١٨٩٢ من الدولة العثمانية والثانية (١٩٠٢ — ١٩٠٣) من اطماع الصهيونية ، ليس حبا في مصر وإنما دفاعا عن المصالح الحيوية للإمبراطورية البريطانية المتمثلة في تأمين قناة السويس من أى أخطار داخلية أو خارجية تتعرض لها ، وهو الهدف الأساسى من وجوده في مصر .

كرومر واتفاقية الاستانة ١٨٨٨ (١٣٠) الخاصة بقناة السويس :

ولم يقتصر دور كرومر على تأمين الحدود الشرقية لقناة السويس ، وإنما كان لرايه في المسألة المصرية وقناة السويس وزنه

Farnie, Op. Cit., P. 469.

(١٢٧) .

(١٢٨) حسن صبحى ، التآمر الصهيونى ص ٢٧ .

Farnie, Op. Cit., P. 470.

(١٢٩)

(١٣٠) راجع بالتفصيل موضوع تحديد المركز الدولى لقناة السويس

في الفصل السادس من هذا البحث .

وثقله في الأوساط السياسية البريطانية ، فيها هو جرانفيل يطلب من كرومر في صيف عام ١٨٨٣ التزام الحيطة والحذر في تعامله مع الفرنسيين ، وخاصة فيما يتعلق بمشاعرهم وحساسيتهم بالنسبة لمصالحهم المالية في مصر وقناة السويس . وكان جرانفيل يأمل التوصل الى اتفاقية معقولة مع دي لسبس حول هذا الموضوع . . . وكان على جرانفيل - في علاجه لهذه الأزمة الخاصة بقناة السويس - مواجهة أمرين :

الأول : تقديم امتيازات للحكومة الفرنسية ترضى كبريائها وتكون مفيدة لها في نفس الوقت .

الثاني : عدم إثارة الرأي العام البريطاني بعمله هذا .

وعلى هذا طلب جرانفيل من كرومر اقتراح ما يراه مناسباً للخروج من هذه الأزمة ، بعد أن يقوم بدراسة المشكلة دراسة متأنية وعلى الطبيعة . ووعد جرانفيل كرومر بأنه سيقوم بدراسة هذا الاقتراح ، الذي سيقدم به كرومر ، بعناية شديدة من جانبه (١٣١) .

وقد ملكت المسألة المصرية ومشكلة قناة السويس كل فكر كرومر ، ولعل أصدق تعبير عن ذلك هو وصف سولسبري لكرومر - في الحديث الذي دار بينه وبين دي كورسيل (سفير فرنسا بلندن) - في خريف عام ١٨٩٦ : « إذا كان العالم قد تساقط شتاتاً حوله ولم يبق سوى مصر وحدها ، فإن لورد كرومر لا ينبغي أكثر من ذلك » (١٣٢) .

Granville to Cromer, No. 1, dated June 29, 1883, In. (١٣١)
P.R.O., Cromer Papers. F.O. 633/7/1.

«..... si le monde tombait en morceaux autour de lui (١٣٢)
et que l'Égypte seule fut conservée. Lord Cromer N'en demanderait pas d'avantage. De Courcel A Hanotaux., Lond, October, 1896,
D.D.F.T. xli. 1ère serie. No. 469.

وإذا كانت باريس فى صيف عام ١٨٨٥ هى مقر المناقشات والدراسات الخاصة بتحديد المركز الدولى لقناة السويس ، فان القاهرة هى الأخرى كان لها دورها غير المباشر فى التأثير على نصوص اتفاقية ١٨٨٨ . فلقد استعانت وزارة الخارجية البريطانية بمشورة لورد كرومر فى كثير من نصوص اتفاقية ١٨٨٨ ، وكانت آراؤه لها وزن كبير لدى الحكومة البريطانية ، واعتمدت عليها فى معظم اقتراحاتها التى قدمتها الى مؤتمر باريس ١٨٨٥ .

فعلى سبيل المثال عندما جرت محاولة اخضاع ترعة المياه العذبة - التى تغذى منطقة قناة السويس - للرقابة الدولية بحجة استمرار تدفق المياه فيها وتأمينها ، أبدى المندوب العثماني تخوفه من أن تتجاوز لجنة باريس اختصاصها بمد أبحاثها لأقاليم خارجة عن منطقة القناة البحرية ، وبهذا تمس ملكية الدولة صاحبة السيادة على هذه الأقاليم . كما بين مندوب إنجلترا أن المقصود بفروع القناة العذبة الفرعان المتجهان من الاسماعيلية شمالا لبورسعيد وجنوبا للسويس . ولكن دى لسبس (١٣٣) رأى أنه يلزم أيضا حماية المجرى الأصلى من جهة القاهرة ، لأنه بدونها يستحيل الحصول على المياه المطلوبة . وقرر مندوب إنجلترا أن الرأى متفق على حماية القناة العذبة ولكن الخلاف فى كيفية الوصول لذلك . ورأى أنه يكفى النص على حصانة هذه القناة ، وهذا يؤدى الى صيانتها وعدم الاضرار بها ، وعارض فكرة أن يشمل الحياض - التى يراد بحثها بخصوص القناة البحرية - قناة المياه العذبة إذ لا يجوز تقرير حياض مجرى فى قلب مصر (١٣٤) .

وأرسل جرانفيل الى كرومر يستشيريه فى مسألة : (خطورة النص الخاص بقناة المياه العذبة ، ولكن كرومر طمأنه ، وأحاطه

(١٣٣) حضر دى لسبس هو ونجله فى ٢٠ أبريل ١٨٨٥ اللجنة الفرعية الخاصة ببحث مشكلة قناة السويس وذلك بناء على دعوة اللجنة الاستشارية فى موضوع قناة المياه العذبة - راجع :
 Parl, Pap Egypt 19 (1885). Part. 2, Sitt of April 20, 1885.
 Ibid.

علما بأنه قد تشاور مع كل من نوبار باشا وكولونيل « سكوت مونكريف » حول هذا الموضوع ، وأنه ليست هناك خطورة فيما جاء بمسودة الاتفاقية يخشى من اتخاذه ذريعة فى أعمال الرى (١٣٥) .
وعلى هذا تم التوصل فى اللجنة العامة - التى تبحث صياغة الاتفاقية الخاصة بقناة السويس - الى صيغة المادة الثانية التى تؤكد التزامات الخديو تجاه شركة قناة السويس فيما يختص بقناة المياه العذبة (١٣٦) .

كذلك هاجم كرومر مبدأ « تدويل القناة » الذى كان وراء المادة الثامنة من اتفاقية ١٨٨٨ التى هدبت عمله فى مصر . فقد كان يخشى من تكتل الدول لاعاقة سياسته فى مصر ، خصوصا وقد عانى كثيرا - كما رأينا - من الأزمة المالية المصرية (١٣٧) .
لذلك اعترض كرومر على ما جاء بالبند الثامن من الاتفاقية وخصوصا الفقرة الأخيرة منه والخاصة بحضور مندوب تعينه لهذا الغرض الحكومة العثمانية ، لأنه سيصبح من المحتمل جدا - فى نظره - مركزا للدسائس الداخلية فى مصر (١٣٨) .

وعلى أية حال لم يكن كرومر متحمسا لاتفاقية الاستانة ١٨٨٨ ، وأخبر سولسبرى أنه ينظر إليها باعتبارها نوعا من « التهدة لفرنسا » ، « وأنه يرغب فى الحصول على بعض الامتيازات لمصر منهم كثن لهذه الاتفاقية » (١٣٩) .

هذا ولم يكن خافيا على سياسة فرنسا دور كرومر فى المسألة المصرية وقناة السويس ، وتأثيره على مجريات الأمور سواء فى

Baring to Granville, Cairo, May 18, 1885, P.R.O.F.O. (١٣٥)
423/19/110.

Parl. Pap. 19 (1885), Op. Cit., Sitting of June 4, 1885. (١٣٦)

(١٣٧) راجع الفصل الاول من هذا البحث .

Halbberg, Op. Cit., P. 307. (١٣٨)

I Would have liked to have got some Egyptian Con- (١٣٩)
cession from them as the Price of it cecil, salisbury., Op. Cit.
Vol. P. 106 quoting salisbury's Papers. June 4, 1888.

مصر أم على القرار السياسى الذى تتخذه الحكومة البريطانية فى المسألة المصرية . لذلك نجد دى كورسيل يلح على سولسبرى طالبا مقابلة لورد كرومر ، الذى تعود قضاء اجازته الصيفية فى إنجلترا كل عام . وحقق سولسبرى لكورسيل هذه الرغبة ، وقام كرومر - بناء على موافقة وزارة الخارجية البريطانية - بزيارة لكورسيل فى لندن فى صيف عام ١٨٩٦ ، ودار الحديث بينهما حول المسألة المصرية بصفة عامة ومسألة قناة السويس بصفة خاصة . وسأله كورسيل (بصفة سرية) عن السبب فى معارضته فى وضع اتفاقية ١٨٨٨ موضع التنفيذ ، ذلك أن سولسبرى - فيما يبدو - كان ميالا لسحب التحفظ البريطانى بالنسبة لهذه الاتفاقية بناء على رغبة روسيا (١٤٠) .

ورد كرومر بأنه لا يمانع فى أمر تنفيذ هذه الاتفاقية (١٨٨٨) ولكن المشكلة فى رايه ، أن هذه الاتفاقية تحتوى على نصوص مختلفة تستدعى التحفظ عليها ، وأن اعتراضه الأساسى ينصب على « اللجنة الدولية » التى وردت بالاتفاقية ، المنوط بها الاشراف على تنفيذ المعاهدة والمؤلفة من مختلف القناصل ، وأن مثل هذه « المؤسسة الدولية » - على حد تعبيره - ستقوم فى مصر على هذا الأساس وسوف تصبح عندئذ بؤرة المؤامرات وستكون طبقة اham حكومة البلاد ومصدر أزعاج حقيقى لها (١٤١) .

وأكد كورسيل ، فى رسالته الى هانوتو ، أن آراء كرومر فى المسألة المصرية لها النفوذ السائد بالنسبة للقرار الذى تتخذه الحكومة البريطانية (١٤٢) .

De Courcel a Hanotaux, Lond. August, 13, 1896. (١٤٠)

D.D.F. 1ère serie. T. XII, No. 442.

Ibid. (١٤١)

«..... L'on attache a Londris a l'opinion de Lord Cromer, en tout ce qui concerne l'égypte, lui assure, dans ordre d'affaire», une influence preponderante sur les decisions du cabinet anglais».

وكذلك لم يؤمن كرومر بفكرة **حياد قناة السويس أو حياد مصر** ، وهاجم هذا الرأي بشدة في كتابه (مصر الحديثة) • فنكر أن السياسة اعتقدوا في وقت ما أن حل المسألة المصرية يكمن في حياد مصر بأن تصبح بلجيكا الشرق ، واثبت أولئك الذين يرون في حياد مصر حلا للقضية المحتمل قيامها بين إنجلترا وفرنسا بسبب مصر • وعلى أية حال فإن مسألة حياد مصر - كما يذكر كرومر - لم تخرج عن مجرد النقاش الأكاديمي ، بينما حظيت مسألة حياد قناة السويس باهتمام أوروبا إبان أحداث ١٨٨٢ ، ولكنها لم تأخذ صفة الاتفاقية الدولية إلا في أكتوبر ١٨٨٨ ، وفي هذه الاتفاقية استبدلت كلمة « **حياد القناة** » بكلمة « **حرية الملاحة في قناة السويس** » (١٤٣) •

وكان لكرومر دوره في التأثير على سولسبري لتأجيل النظر في أمر سحب التحفظ البريطاني على الاتفاقية ١٨٨٨ • وذلك على الرغم من رغبة سولسبري في ذلك واقتناعه بهذا الأمر نتيجة الظروف الدولية والموقف المعادي للروسيا وفرنسا في هذا الأمر • فقد بعث سولسبري إلى كرومر برسالة يستطلع رأيه في أمر سحب التحفظ على الاتفاقية ، وعما إذا كانت لدى كرومر أي اعتراضات على ذلك (١٤٤) •

وعندما أثار خبراء البحرية البريطانية ، في تقرير رفعوه إلى لجنة الدفاع عن الإمبراطورية C.I.D. ، وعن مسألة إعادة النظر في اتفاقية ١٨٨٨ إبان أحداث الحرب الروسية - اليابانية ، بإزالة أي التباس بالنسبة لمركز قناة السويس إبان الحرب •

Cromer, Modern Egypt., Op. Cit., Vol. 2. PP. 382 — 3. (١٤٣)

وانظر أيضا : السيد حسين جلال ، الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس ص ٥٢ - ص ٥٤ •

Salisbury/Cromer. F.O. 24. 6.1 1896. F.O. 633/7 No. 177. (١٤٤)
Cromer Papers. P.R.O

وانظر بالتفصيل الفصل السادس •

واقترحوا صياغة اتفاقية دولية جديدة تعترف بحق المرور للدول المتحاربة ، ولكنها ترفض الحرية المقيدة بحدود ، وضرورة تبسيط هذه القواعد بما يحقق المصالح البريطانية . وان تقوم وزارة الخارجية البريطانية بدراسة مدى احتمال التوصل الى اتفاقية دولية على هذا الأساس (١٤٥) .

وعلى أية حال فان كرومر قد تعاطف مع آراء خبراء البحرية البريطانية وقبل مبدأ إعادة النظر في اتفاقية ١٨٨٨ وذلك بعد انتهاء الحرب الروسية - اليابانية (١٤٦) .

دور كرومر في الاتفاق الودى ١٩٠٤ :

وامتدت جهود كرومر ببراعة وحكمة سياسية لتشمل الأوضاع الدولية متمثلة في الصراع الدولي الذي واجهته الحكومة البريطانية - غداة احتلالها لمصر - وقادته فرنسا ، التي ما لبثت منذ عام ١٨٨٢ تشهر السكان في وجه انجلترا في كل مكان وتقيم العقوبات القوية في وجه السياسة الاستعمارية البريطانية (١٤٧) .

وكان لكرومر دوره الرائد في اثناء هذا الصراع (الانجليزي - الفرنسي) في مصر وفي أماكن أخرى من العالم . وقد وصف « لورد زيتلاند » (Zetland) - كرومر - بأنه مهندس الاتفاق الودى بين انجلترا وفرنسا عام ١٩٠٤ (١٤٨) . ومنذ ذلك التاريخ

CAB, 38/9/43. a Memorandum to C.I.D. about the (١٤٥)
international status of S.C.P.R.O.

Ibid. (١٤٦)

(١٤٧) حسن صبحي ، اتفاقات حوض البحر المتوسط (لبرابر -

ديسمبر ١٨٨٧) - مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية - المجلد ١٦

(١٩٧٢) ص ١٧٢ .

(١٤٨) راجع الفصل ٢٤ من كتاب Zetland, Lord Cromer, Op. Cit.

احكمت انجلترا قبضتها على قناة السويس لدى نصف قرن من الزمان .

كان التفاهم الفرنسى - الانجليزى الذى عاش من ١٨٥٥ حتى ١٨٨٢ ، قد انتهى فقد رأت فرنسا أن الاحتلال الانجليزى لمصر قد جعل التوازن الدولى فى البحر المتوسط أمرا مستحيلا وأصبح اشراف انجلترا تاما على شرقى ذلك البحر وعلى الطرق المائية والبرية الموصلة للهند والشرق . وبذا لم يعد لفرنسا مركز مساو أو قريب من مركز انجلترا فى الشرق الأدنى ، حيث كانت فرنسا تؤمن بتفوق الحضارة الفرنسية واللغة الفرنسية (١٤٩) .

وقد جعلت هذه الاعتبارات فرنسا تصمم على الجلاء كتعميوض «a quid pro quo» لآى تراض للشروط المالية لاتفاقية لندن وعارضت فرنسا تقديم المال من الاحتياطى ، لآى غرض يهدف الى تدعيم مركز انجلترا فى مصر ، مثل خزان أسوان وحملة انجلترا لاسترجاع السودان . وهكذا تحقق كرومر من أن أى حكومة بريطانية ليست مستعدة لأن تقوم الحكومة المصرية بالغاء بفود اتفاقية لندن المالية (١٥٠) ، وأخبر سولسبرى كرومر بضرورة عقد

(١٤٩) يبدو النفاذ الحفاضى بين اللغتين الانجليزية والفرنسية فى مطالبة الانجليز أن تكون اللغة الانجليزية لغة اساسية فى ادارة التحركات بشركة قناة السويس . وبعد أن سادت المصالح الفرنسية فى مصر وانتشرت اللغة الفرنسية فى الادارة . وكانت المحادثات والمراسلات بين الاوربيين والوزراء المصريين وكبار الموظفين تتم باللغة الفرنسية . وكانت المعرفة التامة باللغة الفرنسية مؤهلا ضروريا للموظفين الانجليز فى مصر . وبلغ النفوذ القوى للجالية الفرنسية فى مصر حدا يؤدى الى اسقاط أى قنصل فرنسى عام ، يبدى ضعفا فى مساندة وجهة نظرهم .

Marlowe., Op. Cit., P. 239.

انظر :

وراجع ايضا : محمد مصطفى صفوت ، الاحتلال الانجليزى لمصر وموقف

الدول الكبرى ص ص ٧٤ - ٧٦ .

(١٥٠) راجع الفصل الاول ،

صلات ود مع الفرنسيين ، اذا اراد أن يجد استرخاء لبنود اتفاقية لندن المالية (١٧ مارس ١٨٨٥) . وأوضح روزبى أيضا لكرومر بجلء ، أنه لن يساند أى اقتراح يرمى الى الحصول من الخزانة البريطانية على المال المطلوب لحملة السودان . وحتى فى نوفمبر ١٨٩٨ بعد حادثة فاشودا لم يكن سولسبرى مستعدا لتراكم الآلام على فرنسا بقبوله اقتراح كرومر وهو « أن الوقت قد حان لأن نخبر الفرنسيين بأن استلثهم واستفساراتهم المستمرة فى المسألة المصرية ، والتي تحملناها من قبل لا يمكن أن نتحملها أكثر من ذلك » (١٥١) .

وأصبح واضحا لكرومر أن الثمن الذى يطلبه الفرنسيون هو الانسحاب . ولم يكن هذا الأمر ، بالنسبة لكرومر ، قابلا للتفاوض فلم يكن معنيا بتجهيز الانسحاب من مصر ، وإنما كان يرغب فى « حرية مالية » من أجل جعل الاحتلال أكثر قبولا للمصريين (١٥٢) .

هذا وفى فبراير ١٨٩٦ حدث تقارب بين الدولتين فى المسألة المصرية ، فلقد أوضح كورسيل لسولسبرى فى عبارات عامة أن الحكومة الفرنسية ليست لديها الرغبة للمعارضة واتخاذ مواقف عدائية ضد الانجليز فى مصر ، وأنهم سيقتنعون بتحديد موعد للجلء ويتمين نسبة أكبر من الفرنسيين فى خدمة الحكومة المصرية . . . وأرسل سولسبرى بدوره ملاحظات كورسيل الى كرومر طالبا منه توضيح الأسباب التى يراها ضرورية لتواجد الحماية البريطانية فى مصر كضمان حيوى لتدعيم وصيانة شروط التوازن والأمن التى نجح كرومر فى اقامتها بمصر . ورد كرومر موضحا الأسباب الضرورية الرامية الى استبقاء حماية بريطانية بمصر فى الآتى :

١ - وجود عناصر الاضطراب وعدم النظام .

٢ - عدم قدرة الطبقة الحاكمة المصرية .

- ٣ - استبداد الخديو .
- ٤ - عدم القدرة على الاعتماد على جيش اسلامى من المسيحيين .
- ٥ - تفشى الجهل بين السكان .
- ٦ - وجود أعداد كبيرة من الأوربيين لهم نفوذهم القوي يعتمد على التنافس الدولى ، ولا تظله ادارة صحيحة .
- ٧ - وجود أخطار على الحدود لا يمكن تجاهلها .

وأضاف كرومر فى خطابه لسويسرى : « انه اذا الجيش البريطانى من مصر فيجب الاعتماد كلية على شهما : الخديو والقنصل العام . والموظفون الانجليز مقدورهم أن يصبحوا بمثابة حاجز «breakwaters» ، ولك ايضا يستمدون سلطتهم ونفوذهم فى النهاية من القنصل العام يستمد سلطته من حكومته . أما الخديو فصبيانى المزاج ، الصفات الضرورية التى تؤهله لقيادة بلده أو أى بلد آخر تظهر — عقب انسحابنا من مصر — حركة مناهضة للخديو قليلا أو كثير على مبادئى عربى . كما لا يوجد فى العائلة ا من له مزايا تفوقه » (١٥٣) .

ثم يتساءل كرومر : « هل نفوذ القنصل العام البريطانى مصر تسانده حكومة إنجلترا ، يكاف لتأمين دفع عجلة بدون ثقل مساندة قوات الاحتلال . ورأى كرومر أن النفوذ فى الموقع مع مساندة لندن معنويا ليس يكاف لمنع الانهيار أو الانقسام التدريجى المحتمل للحكومة المصرية (١٥٤) .

ولكن كرومر كان يعلم أن هذه الحجج ، التى ساقها لسر لن تجدى فتىلا ، اذا كان قد رأى فرصة حقيقية لاتفاقية مـ

تساعده على فتح باب الاختيار امامه على رقعة الشطرنج الأوربية (١٥٥) . وعلى هذا أخبر كرومر سولسبرى بتبنى الخط العام لاتفاقية درمندوولف ، التي لم تتحقق ، (أى حق العودة) اذا تمت مخاطر الجلاء . وإن يوافق الفرنسيون على حقنا فى العودة فيما عدا اذا كان لهم حق تحديد ذلك والحكم بضرورة العودة .

ثم أخذ كرومر يعدد لسولسبرى مواقف الفرنسيين العدائية ومشاكلهم فى مصر مثل تأخير بناء سد أسوان بسببهم ، ولو وضعت المبالغ فى أيدي الحكومة المصرية لكان العمل قد بدأ منذ سنوات . أن ما يريده كرومر فى مصر هو « حرية التصرف المالى » وإذا لم يكن الفرنسيون مستعدين لقبول مبدأ الحرية المالية ، فلن يكون لهم مزايا إدارية تمنح لهم بمعرفتنا . وأوضح كرومر أنه يجب اخطار الفرنسيين بوضوح باعترافنا بتعهدنا بالجلاء وأنه ليست لدينا الرغبة فى البقاء ، ولكن المشكلة فى وضع الحكومة المصرية على قدميها قد أثبتت صعوبة كبيرة أكثر مما كان مقدرا فى بادئ الأمر . ولذلك لا يوجد أمل حاليا فى سحب الحماية البريطانية ، وحيث أن انجلترا لا توافق على إعادة المراقبة الثنائية فيمكن بحث اتفاق مؤقت *Modus Vivendi* وإن الأسس لهذا الاتفاق تكون :

(أ) الحرية المالية للحكومة المصرية تعمل بمساعدة مستشارين إنجليز .

(ب) منح بعض الموظفين الفرنسيين مراكز رغم كونها تابعة إلا أنها يجب أن تكون ذات أهمية (١٥٦) وأن مقترحات كرومر هذه : تأجيل غير محدد للجلاء وحرية مالية للحكومة المصرية ، كانت الأساس فى الاتفاق الودى الذى عقد بعد ذلك بثمانى سنوات (١٩٠٤) (١٥٧) .

Ibid

(١٥٥)

Marlowe., Op. Cit., PP. 244 — 245.

(١٥٦)

Ibid P. 245.

(١٥٧)

بدأت المفاوضات بين إنجلترا وفرنسا لتسوية المسائل المتنازع عليها في صيف ١٩٠٣ ، وكان لموقف كرومر واعتدال لانزدون ومرونة دلكاسيه اثر كبير في نجاح هذه المفاوضات فقد جرت مشاورات جادة بين لانزدون وكرومر (١٩٠٣) الذي كان في لندن في اواخر الصيف - عندما ما تريده الحكومة البريطانية في مصر وما هم مستعدون للتسليم به لهم في مراكش (١٥٨) .

وكان كرومر قد أرسل الى لانزدون (يوليو ١٩٠٣) مظهرا استحسنانه لعرض دلكاسيه للصفقة المصرية - المغربية ، بل وكان يخشى تراجع دلكاسيه (١٥٩) .

١٦ اما فيما يختص بمصر فقد أعلن لانزدون أن الحكومة البريطانية ليست لديها الرغبة في تغيير مركزها السياسى أو اثاره مسائل تؤثر على مركز إنجلترا الدولى هناك ، وأن ما يريده هو اعتراف الحكومة الفرنسية بدوام الاحتلال البريطانى والسماح للبريطانيين والحكومات المصرية بتمويل كل الدين المصرى والغاء الادارة الدولية للسكك الحديدية .

وفما يختص بمراكش فان حكومة إنجلترا كانت مستعدة للاعتراف بسيادة النفوذ الفرنسى هناك شريطة أن تظل حقوق بريطانيا كما هي وأن يحيد ساحل البحر ويتم التوصل الى اتفاق حول حقوق اسبانيا هناك (١٦٠) . وفى الاطار الطبيعى للمساومات الدبلوماسية عارضت الحكومة الفرنسية ، لأنه طلب منها الكثير في مصر بينما تقدم القليل في مراكش ، وكانت هناك مشاكل وصعاب فى الراى العام فى كل من فرنسا وإنجلترا ومعارضة شعبية لها

Ibid. PP. 247 — 8, of. Lansdown/Monson, 7/0/963. (١٥٨)

Brattish Docunets. II. P. 517 — 8.

(١٥٩) حسن صبحى ، التنافس الاستعمارى الاوروبى فى المغرب ١٩٦٥ -

ص ٢٣٠ .

Marlowe., Op. Cit., P. 247.

(١٦٠)

وزنها لاي امتيازات تقدم للجانب الآخر الا أن لانزدون وملكاسيه كان كلامهما مصمما على السير قدما شريطة أن يكون في مقدورهما ادارة مساومات شاقة بما فيه الكفاية ، واستغل الفرنسيون لعبة الوقت «Playing it long» فقد أخبر كامبون دلكاسيه في نوفمبر : « يجب أن تأخذ وقتا والا تبدي تعجلا فنحن في موقف سيكون صعبا فالانجليز لهم مصلحة أكبر في التوصل الى اتفاق معنا حول مصر ، أكثر مما أن نتوصل الى اتفاق معهم في مراكش ، وسوف يصبحون عنيدين إذا ما أبدينا رغبتنا الشديدة في التوصل بالاشياء الى نهايتها » (١٦١) .

وكان كرومر من جهة أخرى يحث لانزون لاستعجال الأمور بقوله : « وفي الحالة الحاضرة فان الخطر يكمن بالسر ببطء » . كما أخبره في أول نوفمبر أيضا : « وآمل بشغف أنك ستواصل المفاوضات بقوة فان هذه الفرصة المتاحة لنا الآن ليس من المحتمل أن تتكرر ويجب أن نتوصل الى تفاهم «To come to terms» وان اى اظهار للرغبة المفرطة للتوصل لذلك فاننا لا ننصح به بطبيعة الحال ، واعتبر هذا من وجهة نظري أعظم الأعمال الدبلوماسية المهمة التي وضعت بين أيدينا منذ فترة طويلة ، ويجب ألا نفشل ، وإذا قبلنا فان الفرنسيين سوف يحصلون على كل ما أرادوا منا ، ونحن سنحصل على قليل ولا نحصل على شيء منهم وعلينا أن نحقق هدفنا الرئيسى وهو إطلاق يدينا في العمل في مالية مصر والسودان » (١٦٢) .

ولارضاء فرنسا كان كرومر يرى الذهاب الى أبعد حد حتى لقد اقترح تغيير اسم فاشودا التي أصبحت رمزا لاذلال فرنسا (١٦٣) .

Cambon a Delcasse, 18.11.1903. D.D.F. 2 Serie T. Iv. (١٦١)
P. 116.

Cromer/Lansdoune, Cairo, 1-11-1903. F.O. 633/Cromer (١٦٢)
Papers. P.R.O.

(١٦٣) صفوت ، الاحتلال الإنجليزي لمصر ص ١١٢ .

ورأى كرومر أن هناك مبدئين أساسيين بالنسبة لأية اتفاقية
فى المستقبل مع فرنسا وهما :

(أ) الحرية المالية •

(ب) اعتراف فرنسا بالاحتلال البريطانى •

وكان كرومر فى هذا الوقت أكثر قلقا للتوصل الى اتفاقية حول
هذا الموضوع أكثر من الحرية المالية ، لأن الاضطرابات من جانب
المصريين كانت قد بدأت وشملت نسبة كبيرة وصاحب ذلك أيضا
كراهية الخديو وتزايد روح العداوة من جانب تركيا . كل ذلك
تجمع ليجعل من المرغوب فيه تأمين مسألة قبول الاحتلال من جانب
الدول الكبرى وعلى هذا يمكن حرمان الوطنيين والخديو والسلطان
من استخدام سلاح قوى ضد الاحتلال • وأن قبول فرنسا هو مفتاح
الاتفاقية مع الدول الأخرى التى ستحرم — باذعان فرنسا الرسمى
— من استغلال الظروف Chantage • وكان كرومر عنيدا بالنسبة
لضرورة قبول واضح لمسألة مركز بريطانيا فى مصر سواء من
الجانب الرسمى أو الشعبى فى فرنسا (١٦٤) • هذا وعندما ذهب
جورست (المستشار المالى) الى لندن فى ديسمبر ثم بعد ذلك الى
باريس للمساعدة فى بحث الجانب المالى للمفاوضات اقترح على
كرومر أنه يمكن قبول أى شىء بطريقة غير رسمية ، ولكن كرومر
أخبره — بحزم — أنه يود رؤية فشل المفاوضات بدلا من قبوله أى
شىء أقل من مسألة الاعتراف الفرنسى الرسمى بالاحتلال
البريطانى (١٦٥) •

وأن النفوذ العظيم الذى استمتع به كرومر فى الحكومة
البريطانية فى ذلك الوقت يمكن تصويره بوضوح عندما كانت
الحكومة البريطانية تسأله رأيه ومشورته خلال المفاوضات ليس فقط
فى موضوع مصر ولكن أيضا فى موضوعات أخرى • وأن الخط

Mariowe, Op. Cit., P. 249.

(١٦٤)

Zetland, Op. Cit., P. 271.

(١٦٥)

البريطاني عن مصر في شروطها وامتيازاتها اخذ بالكامل من
مصر» (١٦٦) .

كذلك كان المفاوضون الفرنسيون يعلمون مقدار نفوذ كرومر
في الحكومة البريطانية ويعرفون مقدار قلقه للتوصل الى اتفاقية حول
مصر . فاستفادوا من ذلك ، ففي منتصف يناير عندما كانت هناك
صعاب حول مطالب فرنسا في غرب أفريقيا ونيونوندلاند نجد
القنصل الفرنسي العام بالقاهرة قد اخطرت حكومته طالبة منه رؤية
لورد كرومر واخباره (كما لو أن ذلك من جانب السفير) : « أن
التسوية المقترحة للمسألة المصرية انها تتبع التعويض المثار
حاليا » (١٦٧) .

وكان جورست قد أخبر كرومر بأن « الروح التي يفاوض بها
كرومر حكومتنا ووزارة الخارجية تتسم بالجفاف الى أبعد حد (١٦٨)
فها هو كرومر يرسل ببرقية عاجلة الى لانزدون :

« اننى اميل الى الاعتقاد بأن مخاطر فشل المفاوضات خطيرة
... انها تستحق بعض التضحية لتجنب ذلك الفشل واننى اوصى
بتسوية المسألة بسرعة لان المفاوضات تسير ببطء » (١٦٩) .

ويعلق مارلو على هذه اللغة التي يتحدث بها كرومر بأنها
لغة لا توجه من وزير خارجية الى سفير أو العكس (١٧٠) .

وأصر كرومر في برقية له (١١ يناير) على استعمار
المفاوضات ومنح فرنسا امتيازات وأن قطع المفاوضات لكارثة يجب

Marlowe, Op. Cit., P. 250.

(١٦٦)

Bouliniere a Cogordan, 191-1-1904, D.D.F.T. IV 2ème
se. P. 274.

(١٦٧)

Gorest to Cromer, 6.10.1904. Zetland , Cromer. Op. Cit. (١٦٨)
P. 280.

Marlowe, Op. Cit., P. 250.

(١٦٩)

Ibid.

(١٧٠)

أن يبقى في روع فرنسا أن الامتيازات التي سنقدمها لفرنسا في مصر تفوق بكثير تلك التي ستقدم لنا في مراكش» (١٧١) .

واستمرت المفاوضات حتى إبريل ، وكانت هناك صعاب حول نيوفوندلاند ، وحاول دلكاسيه عدم الالتزام بأى اعتراف رسمى بالاحتلال الانجليزى ، وقد أصر لانزدون على ذلك بناء على اصرار كرومر حول هذا الموضوع فقد أخبر كامبيون : « لا يمكن أن نذهب الى البرلمان دون اعتراف على الأقل أن الحكومة الفرنسية تعترف بدوام احتلالنا لمصر » (١٧٢) .

وقعت الاتفاقية في ١٨ إبريل ١٩٠٤ . وكانت الاتفاقية الى حد كبير من انجازات فلورد ساندرسن (Sanderson) - وكيل وزارة الخارجية البريطانية الدائم - الذى كتب يقول : « ان سبب النجاح الحقيقى لانجاز الاتفاق الودى انما يرجع الى القلق الذى ابداه كرومر من أجل ضرورة القوصل الى ترتيبات مع فرنسا مساعدة على وضع المالية المصرية على أساس مرض ، وتهديد الطريق لالغاء الامتيازات الاجنبية . وكانت الاقتراحات الخاصة بالمالية المصرية هي النواة التي نبعت منها الاتفاقيات الأخرى » (١٧٣) . وغداة توقيع الاتفاقية الودية بعث لانزدون برسالة الى مونسون Monson ذكر فيها : « من وجهة نظر بريطانية لا يوجد حدث شهير فى التاريخ الحديث مثل ذلك الحدث الخاص بانتهاء نمو تدريجى للنفوذ البريطانى فى مصر . ان احتلالنا للبلد قد نظر اليه بادىء الأمر على أساس أنه مؤقت ولقد أصبح الآن بحكم قوة الظروف راسخ البناء » (١٧٤) . أما اثر الاتفاقية على مصر من وجهة نظر انجليزية بحثة والتي اهتم بها كرومر فى المقام الاول فتمثلت فى الآتى :

Boulfnier a Delcasse., 21 Jan. 1904. D.D.F.T. IV (١٧١)
No. 201 footnote.

Marlowe, Op. Cit., P. 250. (١٧٢)

Marlowe, Op. Cit., PP. 252 — 253. (١٧٣)

Ibid. P. 253. (١٧٤)

١ - حصول مصر عمليا على حكم ذاتى كامل ، او بالأحرى تعرضت لإدارة بريطانية لا يمكن اعاققتها سواء بالنسبة لماليتها او ادارات السكك الحديدية وموانئها وإدارة ديونها .

٢ - ضمنت الحكومة البريطانية اعترافا فرنسيا رسميا بالاحتلال البريطاني لمصر ووضعت نهاية للمشاورات الفرنسية التي استمرت من الغاء المراقبة الثنائية فى مطلع ١٨٨٣ ، ومنذ ذلك الوقت لم تأت المعارضة للاحتلال من جانب الدول الكبرى وانما جاءت من جانب الحركة الوطنية المصرية . وهكذا حصل كرومر على استقلال بمالية مصر وقبول دولى بالاحتلال (١٧٥) .

وعلى ذلك فالمسألة المصرية بها لها من وزن وثقل بسبب قناة السويس قد حركت المسائل الاستعمارية على مستوى العالم بين الدولتين (انجلترا وفرنسا) . وكانت فرنسا تعلم أن المساومة كبيرة فيما بينهما ، فالانجليز لهم مصلحة أكبر من فرنسا للتوصل الى اتفاقية معهم فى مصر . أكثر مما لدى فرنسا فى مراكش . وأن قناة السويس قد أعطت مصر وزنا وثقلا دوليين وأهمية فى المسائل الاستعمارية ، فاستفادت فرنسا من ذلك كل الاستفادة عندما حصلت على المغرب فى تسوية للمسائل الاستعمارية بينهما ، والمغرب المفتاح الغربى لحوض البحر المتوسط ومصر المفتاح الشرقى لهذا الحوض . لهذا جرى التنسيق الاستعماري بين البلدين بعد طول صراع بينهما .

دور كرومر فى تأمين القناة من أخطار الجبهة الداخلية :

وإذا كان كرومر قد نجح فى تأمين قناة السويس من الاخطار الخارجية بتصديده للسلطان والحركة الصهيونية والدول الأوروبية الراغبة فى تدويل قناة السويس - كما رأينا - فإنه قد نجح أيضا فى تأمين قناة السويس من أخطار الجبهة الداخلية المتمثلة فى

Ibid.

(١٧٥)

الحكومة المصرية بزعماء الخديو والحركة الوطنية ، وذلك عن طريق احكام قبضته الحديدية على هاتين القوتين .

(١) موقف كرومر من الخديو :

وكما نعلم فقد جاء كرومر الى مصر لتنفيذ المخطط الذى وضعته الحكومة البريطانية لاحكام قبضتها على مصر وقناة السويس ، وتولى كرومر تنفيذ هذه السياسة ، والتى سبق ان فصلناها فى الفصل الاول . ولكن بمجيء عباس الثانى الى الحكم فى اوائل عام ١٨٩٢ اختلت تلك العلاقة وتعرضت خطة الحماية المقنعة للفشل (١٧٦) . فقد خشى كرومر انه اذا شق الخديو الجديد عصا الطاعة فان الحماية البريطانية المقنعة على مصر قد تنهار كلية . وعندئذ تتعرض مصالح بريطانيا الحيوية فى مصر الممتثلة فى قناة السويس لخطر عظيم (١٧٧) .

وتبدو هذه المخاوف بوضوح فى الرسالة (السرية) التى بعث بها كرومر الى روزبرى (٢٨ يناير ١٨٩٣) موضحا له ان المنهج الذى سار عليه « طيلة السنوات العشر الماضية » ، أصبح معرضا للانهار » ، وأبدى شكه فى اعادة الامر الى ما كان عليه ، فالمشكلة حساسة وتحتاج الى توجيه وقيادة ماهرة تعتمد اساسا على شخصيتين : الخديو وتوصل بريطانيا العام . ويؤكد كرومر قائلا : « ومع توفيق كنت سيد الموقف ، وكنت بشكل عام أستطيع

(١٧٦) عانى كرومر السنوات العشر السابقة مع الخديو توفيق فى سلام ، لذا نجد كرومر يثنى على الخديو توفيق فيذكر انه لم يحدث طوال السنوات العشر من حكمه ان اختلف معه ، ورغم ان توفيق لم يسبق له زيارة أوروبا قط ، الا انه كان يعرف مصر جيدا وطبيعة المصريين وان كل آرائه عن شؤون الادارة فى مصر كانت جديرة بالاحترام فى نظر كرومر . راجع : Cromer, Abbas II, PP. 66 — 67.

Mansfield., Op. Cit. Cit., P. 158.

(١٧٧)

منع الأزمات ولم استطع عمل ذلك الآن لأن يدي مغلولتان بالتعامل مع هذا الصبى العنيد» (١٧٨) .

وكان عباس الثانى شابا ، ليست له الخبرة الكافية بمجريات الأمور . واعتقد فى مطلع حكمه وتحت تأثير من مستشاريه الذين زينوا له التمتع بالسلطة الكاملة وتخطى ارادة المعتمد البريطانى أنه سيحظى بتأييد السلطان وفرنسا ومن ورائهما الروسيا (١٧٩) . ذلك الانطباع الذى شعر به الخديو من الصحافة الفرنسية فى مصر والقتل للفرنسى والدوائر السياسية الفرنسية ، كذلك خطأ اعتقاده بأن عودة جلاستون للسلطة فى انجلترا (أغسطس ١٨٩٢) قد تقوى مركز الخديو . ذلك أن خطب جلاستون ، كما نعرف وهو خارج الحكم كانت تهاجم الاحتلال الانجليزى لمصر (١٨٠) .

وكان عباس جريئا ، واسع الأمل ، « مصريا بحتا » - كما حكم عليه كرومر منذ لقائهما الأول - وتركزت حوله الآمال الوطنية فى مطلع حكمه ، قام بتغيير الحاشية التى أحاطت بوالده ممن استشف تواطؤهم مع المحتل وتودده الى الشعب وبثه روح الكراهية للانجليز فى قلوب المصريين فأحبه المصريون واستبشروا به خيرا لدرجة اعتقد معها كرومر أن المبادئ العرباية قد عادت للظهور تحت اسم جديد هو لقب الخديوية ، وأن الحالة قد عادت الى حد

« The system under which we have been (١٧٨) working for the last ten years has been rudely shaken, if not altogether Shattered ... It depend mainly on the tact and moderation of two people-the khedive and the English onsul-General. With Tewfik I was so far master of the situation that I could generally prevent a crisis. I can do so no longer. At any moment I may have my hands forced by this hod-headed boys». Cromer to Rosebery., Cairo, January 28, 1893. Secret. CAB, 37/33/20. P.R.O.

(١٧٩) احمد عبد الرحيم ، تاريخ مصر السياسي ص ١٦
Mansefield, Op. Cit., P. 153.

Ibid.

(١٨٠)

كبير الشبه بأحداث (١٨٨١ — ١٨٨٢) ، وتنبه كرومر لخطورة الموقف بعد تولي عباس الثاني ، وأعد للأمر عدته لاعطائه درسا يفهمه حقيقة الموقف في مصر ومن أين تهب رياح السلطة (١٨١) .

وقد وصفه كرومر بأنه متهور ، وأن شجاعته انما هي « شجاعة جهل » « The Courage of ignorance » ، وأن طبيعته انتقامية وروحه استبدادية ولا يمكن الوثوق به : « Vindictive, arbitrary and untruthful » (١٨٢) .

ويذكر كرومر في معرض تحليله لطباع وشخصية عباس الثاني : « ورغم تعاوني معه في مطلع حكمه فقد ساعدته في موضوع الفرمان وموضوعات أخرى ، الا أنه خلال غيابي في فترة الصيف حدث تغير كبير لا أستطيع تحليله تماما ولكن السبب يرجع الى معارضة الموظفين الانجليز له ، وعدم احتياله أدنى معارضة ، مهما كانت بطريقة مهذبة : « However politely it is put » كما أنه يقسو في معاملة أسرته ، ويحتقر بشدة والده ويسميه بالمثو في : le defunt كما يبدى اعجابه الشديد باسماعيل باشا » وتبدو المشكلة من خلال عدم اعتقاد عباس الثاني بأن الوزراء موجودون لنصيحته ، وانما عليهم طاعة أوامره :

« The boy himself does not think that his ministers are there to advice him. but that they should implicitly obey his orders ». (١٨٣) .

وقد أوضح كرومر في رسالته هذه « أن الأمر يبدو صعبا ومعقدا ، وأن الأمور في نهاية الأمر سوف تؤدي بنا الى صدام مع الخديو ، وأعتقد أنني يجب على الاستعداد لهذا الأمر ، فأخشي

(١٨١) أحمد عبد الرحيم مصطفى ، المرجع السابق ص ١٩ ،
Mansefield, Op. Cit., P. 153.

CAB. 37/33/20, Op. Cit., P.R.O.

(١٨٢)

CAB., Op. Cit., 37/33/20 P.R.O.

(١٨٣)

ما أخشاه هو اضطراب الأمور هنا في مصر ، وعلى هذا انتظر تعليمات عاجلة حول هذا الأمر . والذي يحتاج الى علاج سريع سواء من الناحية الداخلية أم من وجهة النظر الأوروبية . وكما أوضحت في برقياتي فإن هناك سبيلين أمامنا اما سياسة التراجع Backwards Policy (ويعنى بها كرومر الجلاء عن مصر) وذلك سيؤدي الى انهيار كل ما بنته إنجلترا ، وأن ذلك سيؤثر بلا شك على مصر والمصريين . واما سياسة التقدم للامام (Forward Policy) وهذه تتضمن اتخاذ اجراءات قوية وحاسمة « (١٨٣) » .

ويبدو من خطاب كرومر الى روزبري ان الموقف خطير ويستدعى تدعيا لنفوذ كرومر في مواجهة هذه الازمات مستقلا ويطلب مساندة حكومته في هذا الصدد خاصة وأن الأمور قد بلغت حدا يشبه ما حدث في الفترة السابقة مباشرة لاحداث الثورة العرابية « (١٨٥) » .

اللزمة الوزارية ١٨٩٣ :

هذا الموقف الذي وصفه كرومر بالخطورة ، يعرف بالأزمة الوزارية . فبعد عودة كرومر الى مصر في نوفمبر ١٨٩٢ من الخارج ، وجد تغيرا في مشاعر الموظفين الانجليز في مصر واحساسهم بعبادة الخديو عباس الثاني نحوهم وللنفوذ الانجليزي ، ورفضه الاستماع والاسترشاد بالنصائح الانجليزية . ولم يظن كرومر أن التغيير في الموقف الداخلي مرده تغير الحكومة في إنجلترا وانما سببه « لهجة الخديو الطائشة » والمحيطون به ، ومجموعة من التصرفات الصغيرة من الخديو عديمة الاهمية ، والتي أعطت في مجموعها انطباعا سيئا ، وما دعا كرومر الى وصف الخديو بأنه « متهور وعنيد » Impulsive and head strong (١٨٦) .

Ibid.

(١٨٤)

Ibid.

(١٨٥)

Memorandum as to the Course of Events in Egypt
CAB 37/33/17, January 31, 1893. P.R.O.

(١٨٦)

ومما زاد فى ضيق وغضب عباس الثانى نشر كتاب ملنر :
« انجلترا فى مصر » الذى طبع فى ديسمبر ١٨٩٢ وتم نشره على
مدى واسع فى القاهرة ، ونادى فيه بالحماية المقنعة باسم
المدنية (١٨٧) .

بدأت الأزمة الوزارية عندما مرض مصطفى فهمى (١٨٨)
وساءت حالته الصحية وبحث الخديو عباس الثانى الاجراءات
التي ستتخذ فى حالة وفاة رئيس الوزراء ، وبقى كرومر بمعزل
من ذلك ، واعتقد أن رياض باشا هو اصلح وزير ولكن الخديو
كان يكرهه وعارض فى تعيينه ورغب فى تعيين تيجران باشا (وهو
أرمنى مسيحي) وكان كرومر يراه غير مناسب لأنه لا يعرف العربية
ولا التركية وغير متصل بالرأى العام المصرى ، وإن تعيينه سيقابل
بكراهية من الشعب ، وأخبره كرومر أن تعيين تيجران سيقابل
مقابلة سيئة سواء فى مصر أو فى انجلترا ، ونصحه بعدم اللجوء
لذلك موضحا له أن مصطفى باشا يتماثل للشفاء وعلى هذا تختفى
مشكلة البحث عن خليفة له ولاداعى لاثارتها ، علاوة على أن
تيجران باشا قد نصح الخديو بالبحث عن شخص آخر غيره .
ورأى كرومر فى موقف الخدير هذا محاولة منه لظهار « استغلاله
وقوة شخصيته » .

«a desire to show his own independence and strength
of character».

Farnie, Op. Cit., P. 455.

(١٨٧)

(١٨٨) كان مصطفى فهمى محافظا للاسكندرية حينما عزل اسماعيل ،
واستمر يصعد سلم الترقى حتى صار رئيسا للوزارة . وقد كون مصطفى
فهمى مع كرومر جهة مترابطة متعاونة وظل مصطفى باشا فهمى
رئيسا للوزارة وظل خادما كرومر الطبع حتى استقالة كرومر فى ١٩٠٧ ،
انظر : Marlowe, Op. Cit., P. 224 ، حسن صبحى ، مشكلة

سيناء هامش ص ٦

Marshal, J. E. The Egyptian Enigma 1890 — 1928. Lond 1928.
PP. 66 — 7.

وقد أبرق كرومر في ١٥ يناير ١٨٩٣ لحكومته موضحا لها أنه رغم تفاهمه مع الخديو (بأن مصطفى فهمى يتماثل للثغراء فلاداعى لتعيين خلف له) ، إلا أن الخديو عباس الثانى أرسل اليه ليخبره بأن مصطفى فهمى قد طرد من الوزارة وأن مخرى باشا (١٨٩١) قد عين محله . وقد برر الخديو عمله هذا بسبب غياب رئيس الوزراء وممرضه ، وقد ذكر كرومر حكومته بتعليمات جرانفيل الخاصة بنصح الحكومة المصرية (٤ يناير ١٨٨٤) الخاصة بالاستماع الى نصيحة ومشورة الحكومة البريطانية هذا وكان كرومر قد تناقش مع الخديو عباس من قبل حيث أوعز كرومر لعباس ضرورة اعطاء ثقته الكاملة فى الحكومة الانجليزية لأنه طالما استمر الاحتلال فى مصر فانه يجب على السلطات المصرية العمل فى تناسق مع الموظفين الانجليز ، وأوضح له أنه سيكون غير محبوب فى مصر اذا حاول تشكيل حكومة شخصية (١٩٠) .

وساندت الحكومة البريطانية كرومر فى صراعه مع الخديو فأرسلت له برقية فى ١٦ يناير ١٨٩٣ تخبره فيها أهمية استشارتها فى المسائل المهمة مثل تعيين الوزراء وعدم موافقتها على تعيين لمخرى باشا . وردا على التساؤلات حول الخطوات التى يقترحها كرومر فى حالة عدم رضوخ الخديو ، فقد نصحت الحكومة ، بالاحتلال العسكرى لوزارات المالية والعدل والداخلية ، مع صدور أوامر بمنع دخول الوزراء الثلاثة المرشحين دون موافقة الحكومة البريطانية عليهم ، وأن يحل محلهم موظفون انجليز بصفة مؤقتة ،

(١٨٩) وصنه كرومر بأنه صديق شخصى لتيجران باشا وأنه شخصية سيئة وغير كفء فقد طرد من وظيفته كوزير للعدل بناء على نصيحة كرومر بسبب معارضته للإصلاح القضائى .

CAB 37/33/17 Ibid.

(١٩٠)

CAB 37/33/17 Ibid.

(١٩١)

والاحتلال العسكرى لمكتب التلغراف المصرى (١٩٢) .

وقد رأى كرومر أن الخديو انما يعتمد على مساندة وتشجيع كل من فرنسا والروسيا ، ولكن كرومر عاد (فى ١٧ يناير) وأرسل تقريراً يوضح فيه أنه قد سمع من مصادر موثوق بها بأنه ليس للقناصل الفرنسيين أو الروس علاقة بالتعديلات الوزارية ، وأن الخديو قد تصرف بناء على مسئوليته الشخصية وأن روسيا لا مصلحة لها فى الصراع مع إنجلترا بسبب مصر . كذلك أنكر أحد الفرنسيين لواء من مستشارى كرومر وجود أية علاقة بفرنسا أو صلة بسلوك الخديو ورفض اعطاء نصيحة للخديو (١٩٢) .

وهذه شهادة من كرومر باستقلال شخصية الخديو عباس وقوة ارادته ، ويرى الباحث أيضاً المرارة والضيق والكراهية التى يشعر بها كرومر أزاء عباس ، من خلال هذه الوثيقة ، وكثيراً ما يطلق كرومر على الخديو كلمة « صبى » Boy فى الوثائق التى يبعث بها لحكومته ، ولكن هذا الصبى اقض مضجع كرومر وأثار حفيظته ولم يجعل سنوات حكمه سهلة كما كانت فى عهد توليقي (١٩٣) .

هذا وعندما وردت برقية روزبرى لكرومر عرضها الأخير على الخديو طالباً منه الإذعان ، موضحاً له أنه فى حالة موافقته على إعادة مصطفى فهمى ، فلن تكون هناك معارضة للتعديلات المقترحة فى الوزارات المالية والعدل ، وأخبر كرومر الخديو بأنه

Ibid.

(١٩٢)

ينصح أيضاً من الوثائق الفرنسية أن سفيرى تركيا والروسيا قد فوجئا بخبر اقالة وزارة مصطفى فهمى ، راجع :
Waddnigton to Develle, Lond. 17.1.1893, D.D.F.T. No. 10. No. 106. « Il avait ete lui meme surpris par la nouvelle ».

(١٩٣) فى الحقيقة أن علاقة كرومر وعباس الثانى فى حاجة الى دراسة وافية وعميقة ، وهذا البحث غير كاف لتوضيح تلك العلاقة وأثرها على تاريخ مصر والحركة الوطنية فى هذه الفترة .

سيئوره في اليوم التالي لسماع قراره . وأبرق كرومر في نفس الوقت لحكومته (١٧ يناير) مستعجلا تخويله السلطة لتنفيذ ما اقترحه في حالة رفض الخديو الخضوع مشيرا الى أنه اذا انتصر الخديو فيستحطم النفوذ الانجليزي في نفس اليوم :

Pointing out that if the khedive gained the day English influence would be completely destroyed . (١٩١١)

ويتضح من ذلك أن دبلوماسية التخويف التي أطلقها كرومر للتأثير على الحكومة البريطانية تهدف إطلاق يده للانتقام من الخديو الذي مارس حقه المشروع في تغيير الوزارة واختيار الوزراء .

ونظرت الحكومة البريطانية الى مقترحات كرومر على أنها عنيفة جدا ، وخشيت أن تؤدي الى تدخل الدول الكبرى ، ولذا طلبت من كرومر تقديم مقترحات جديدة ، وعليه في نفس الوقت اخطار الخديو في حالة رفضه الاذعان ، أن يستعد لتحمل نتائج خطيرة نتيجة لتصرفه ، وان ينتظر كرومر على الفور تعليمات حكومته . وهكذا وجد كرومر أن حكومته غير راغبة في تبني مقترحاته ، وضرورة تسوية الأمر سريعا لوجود توتر شديد بالقاهرة (١٩٠٥) .

والتوتر الذي يقصده كرومر هنا هو تعاطف الرأي العام المصري مع موقف الخديو عباس الثاني الشجاع في تحدى سلطات كرومر واستبداده (١٩٠٦) .

لذلك تخلى كرومر عن اصراره بعودة مصطفى باشا فهمي لمركزه السابق ، والذي اعتبره الخديو اذلالا له ، ووافق كرومر على تعيين رياض باشا رئيسا للوزارة (١٩٠٧)

CAB 37/33/17. P.R.O. Op. Cit.

(١٩١٠)

Ibid.

(١٩١٥)

(١٩١٦) انظر ص ١٣٩ عن موقف كرومر من الحركة الوطنية .

CAB 37/33 17. Op. Cit.

(١٩١٧)

على الرغم من أن كرومر حاول في كتابه (عباس الثاني) أن يعزو رجوعه عن تعيين مصطفى باشا فهمي الى محاولته عدم اذلال الخديو عباس وليس لمعارضة الحكومة البريطانية على الموقف المتشدد الذي اتخذته ازاء عباس كما اوضحت ذلك الوثائق البريطانية غير المنشورة التي رجعتا اليها ، وقد نص كرومر على ذلك في كتابه بقوله :

«... it might perhaps be wise not to humiliate the Young khedive unduly». (١٩٨)

هذا وقد رتب كرومر الأمر لاستبعاد « رويلر » Rouiller السكرتير الخاص للخديو لكراهيته الشديدة للانجليز (١٩٩) ، ومسئوليته الى حد كبير عن تصرفات الخديو « الغبية » على حد تعبير كرومر (٢٠٠) .

وقد عبر الخديو عن أسفه لما حدث ، وأبدى رغبته في اقامة علاقات صداقة مع الحكومة البريطانية وأنه يرحب حالياً باتباع نصائح حكومة انجلترا في كل الأمور المهمة . ووافقت الحكومة البريطانية بعد ذلك على مسلك كرومر وطلبت منه اخطار الخديو بسرورها بتأكيداته الموقرة ، His solemn assurances (٢٠١) .

ومع ذلك فقد اتبع كرومر أسلوباً جافاً مع الخديو عباس ، وليس أدل على ذلك من محاولة كرومر الدفاع عن مسلكه في الخطاب السري الذي بعث به لروزبري (٢٨ يناير ١٨٩٢) حيث قال : « أرجو ألا تلقى بالا للشائعات التي تقال حول معاملتي الجافة للخديو لأنه ليس لها ظل من الحقيقة » . لقد عشت طويلاً مع هذا النوع من

Cromer, Abbas II. Op. Cit., P. 26.

(١٩٨)

(١٩٩) رويلر مويسري المولد وكان أستاذاً للتاريخ والقانون الدولي في

الترسيوم Therestlanum بعيننا حيث درس الخديو عباس هناك

CAB 37/33/17. Op. Cit.,

الظر :

Ibid.

(٢٠٠)

Ibid.

(٢٠١)

العمل فى التعامل مع الشرقيين ، ومهما كان الواحد منا حازماً على وجه الخصوص ، الا أن الانسان يجب أن يكون مؤدباً فى المظهر .
وأظن أنني لم يكن فى استطاعتى طوال السنوات العشر ممارسة هذا العمل الحساس ما لم أكن صبوراً أو متسامحاً » (٢٠٢) .

موقف الدول من الازمة الوزارية :

وهنا نجد أن الدبلوماسية الفرنسية قد استغلت هذه الازمة للهجوم بشدة على سياسة إنجلترا فى مصر . فنجد السفير الفرنسى (١٧ يناير) يستفسر عن التغييرات المقترحة للوزارة فى مصر وأسبابها ، وأوضح أن تصرف كرومر قد وصل الى المطالبة بتعيين رئيس الوزارة . فأوضح روبرى أنه طبقاً لبرود رسالة جرانفيل (٤ يناير ١٨٨٤) (٢٠٣) بارست حكومة إنجلترا سلطتها فى « اعطاء نصيحة » « Authoritative advice » ، وأنه طالما بقى الاحتلال الانجليزى بمصر ، فإنهم لن يسمحوا بقلب نظام الادارة لجرى « نزوات الخديو » (٢٠٤) .

هذا وقد بعث وانجتون باحتجاج رسمى شفوى - باسم الحكومة الفرنسية فى اليوم التالى (١٨ يناير) بما اسماه « يد كرومر العليا » فى الاجراءات High-handed والنص الفرنسى فى الوثائق الرئيسية : « .. il a été exaspéré par les procédés autoritaires » (٢٠٥) .

Cromer to Rosebery, Cairo, January 28, 1893.
CAB 37/33/20.

(٢٠٢)

(٢٠٣) انظر ص ١٣ من هذا البحث .

CAB 37/33/17. Op. Cit.

(٢٠٤)

وانظر أيضا :

Waddington to Develle, 17.1.1893 D.D.F.T.I. No. 106. Op. Cit.

CAB 37/33/17. Op. Cit., Cf. D.D.F.T.X. No. 106,
Op. Cit.,

(٢٠٥)

فكروهم قد أنكر حق الخديو في تعيين أي وزير باستثناء
ما يسر حكومة إنجلترا وأن هذا في رأي الحكومة الفرنسية ،
خطوة بعيدة المدى في اتجاه ضم مصر :

in the opinion of the French Government was a long
steps in the direction of annexation» . (٢٠٦)

وحاول روزبري أن يوضح لوانجوتون أن الأمر خطير جدا
في مصر تبريرا لارسال الفرقتين البريطانيتين الى مصر لتعزيز
الحامية البريطانية هناك (٢٠٧) .

كذلك حدث بول كامبون — سفير فرنسا بالاستانة — ومعه
سفير روسيا ، وزير خارجية تركيا السلطان عبد الحميد لمساندة
عباس في مقاومته لكرور (٢٠٨) .

كما ندد كلار فورد Clare Ford — سفير إنجلترا
بالاستانة — بتصرف الخديو عباس — وسرويه لتسوية الأزمة ،
وأن حكومة إنجلترا أسفت بشدة لمعارضتها لموقف الخديو الذي
يقعارض مع مصالح مصر أو أي موقف ضد الدولة صـاحبة
السيادة (٢٠٩) .

هذا وقد أبدت النمسا موقف إنجلترا في الأزمة الوزارية فقد
نكر كالنوكي Kalnoky — وزير خارجية النمسا — أنه طالما بقي
الاحتلال الإنجليزي لمصر فإن مسألة تعيين رئيس للوزراء ، معروف
بسوء السيرة وبعداوته للمصالح البريطانية ، أمر لا يمكن أن توافق
عليه الحكومة البريطانية (٢١٠) .

CAB 37/33/13 Op. Cit., of. Hatzfeldt/Capri 23.1.1893. (٢٠٦)

G.D.D. Vol. II. P. 1818, cf : Waddington to Develle 18-1-1893

D.D.F.T.X. No. 111.

D.D.F.T.X. No. 106. Op. Cit.

(٢٠٧)

Paul Cambon à Develle, 18-1-1896. D.D.F.T.X. No. 110

(٢٠٨)

CAB 37/33/17. P.R.O. Op. Cit. 1

(٢٠٩)

Ibid.

(٢١٠)

كذلك أبدت الحكومة العثمانية اهتمامها الشديد بالأزمة
الوزارية بمصر (١٨٩٣) ورغبت في أن تتم تسوية هذا الحادث
بطريقة مرضية وعاجلة . وقد علم كرومر من مصادر وثيقة الصلة
بأن السلطان قد هنا الخدير على موقفه الحالى وشجعه على
مواصلة مقاومته للانجليز :

«and encouraged him to persevere in his resistance
to England».

وكذلك أيد الممثل السويدي ، الذى يعرف مجريات الأمور فى
مصر جيدا موقف كرومر مؤكدا أن الحضارة الأوربية فى مصر
تعتمد كلية على تبنى الموقف العنيف الذى اتخذته انجلترا (٢١١) .

كذلك تعرضت انجلترا لهجوم عنيف عليها من جانب بعض
الصحف المصرية بدافع من الوكلاء الفرنسيين والروس وقصر
السلطان ، الذين أمدوهم بالمال . وكانت إحدى تلك التهم التى روتها
الصحف موجهة الى حكومة انجلترا هى محاولتها « القضاء على
الاسلام وفرض المسيحية على المصريين » .

«To uproot Mohammedanism and force christianity
on Egyptians». (٢١٢) .

ويلاحظ الباحث أن مذكرة مجلس الوزراء البريطانى عن
مجريات الأمور فى مصر والتى أوردت هذه البيانات لم تحدد أسماء
الصحف (٢١٣) .

كرومر يستخدم سياسة العصا الغليظة ضد الحركة الوطنية :

ومع ذلك كله فقد حاول كرومر التصدى للحركة الوطنية
والخديو عباس ظنا منه أن الحركة الوطنية فى مصر قد انحسرت

Ibid.

CAB. Ibid.

(٢١٩)

(٢١٧)

(٢١٣) هذا الموضوع — كما سبق وذكرنا فى حجة الى مزيد من الدراسة

الدوائية والصحف والكتب (عن علاقة كرومر بعباس الثانى والأزمة الوزارية) .

ولكنها فى حقيقة الأمر تحولت الى قنوات اخرى(٢١٤) . فالاحتلال البريطانى لم يواجه شسعبا معدوم الذاتية لا يتمتع بنعمة التفكير والعلم وانما هو شعب له امجاده وتاريخه العريق ، فقد جاء الاحتلال الى مصر وهى متطلعة الى مستقبل زاهر ركيزته التحرر من الظلم والسيطرة . ولهذا كان الاحتلال طعنة فى صميم كبرياتها ولطمة فى جبين نهضتها . ولكنها مع ذلك لم تفقدها الصواب او تقض على نهضتها ، بل ان المصريين حين استعادوا ثققتهم فى انفسهم ، بعد صدمة أحداث ١٨٨٢ ، مالبتوا أن تحدوا المحتل وطالبوه بالجلاء عن بلادهم(٢١٥) .

وقد انتاب المصريين الشك ازاء الوعود المكررة بالجلاء من البلاد ، وكلما طال امد الاحتلال اخذ الوعد بالجلاء يخبو لدرجة اعتقد فيها بعض الانجليز المتصلين بمصر انها جزء من الامبراطورية البريطانية . وقد قسم بعضهم ، الفترة السابقة على الحرب العالمية فى مصر الى ثلاث مراحل : الاولى سياسة الاصلاح المالى فى مصر ، والثانية : اقامة نظام ادارى انجليزى فى البلاد والثالثة : مولد ونمو الماراة والعداوة فى نفوس المصريين تجاه الاحتلال البريطانى .

وكما قسم الشعب المصرى لثلاث فئات : الاولى من تلقوا تعليمهم فى اديبا ، وهم يكونون الطبقة المتعلمة المحترفة والفنة الثانية هى طبقة الملاك والتجار والثالثة وهى طبقة الفلاحين وهم السواد الأعظم من الشعب المصرى وقد تعارضت مصالح الطبقات الثلاث(٢١٦) .

وقد استعمل كرومر دهاءه بتركيزه على طبقة الفلاحين لتقف فى وجه الطبقة المتعلمة والايقاع بينهما حتى يخلو الجو للمستعمر .

Mansfield, Op. Cit., P. 84.

(٢١٤)

(٢١٥) أحمد عبد الرحيم مصطفى ، تاريخ مصر السياسى ص ٢٢ .

Elgood, P.G. Egypt and the army. Oxford 1924.

(٢١٦)

PP. 6 — 8.

وقد هاجم كرومر في كتابه « مصر الحديثة » بلنت الذي نادى بأن تكون مصر للمصريين Egypt for the true Egyptians (٢١٧) .
وقد وقف كرومر ضد قيام حزب وطنى فى البلاد ، لأن ذلك فى نظره لن يحول دون قيام ثورة أخرى ، وهذه الثورة الأخيرة مستحيلة فى نظره (٢١٨) .

أزمة يناير ١٨٩٣ :

وقد لجأ كرومر فى الأزمة الوزارية والتحركات الوطنية التى صاحبتهآ الى التهديد باستخدام « سياسة العصا الغليظة » وذلك عندما أوصى فى (١٩ يناير ١٨٩٣) بضرورة زيادة أعداد قوات الاحتلال فى مصر ، وطلب كرومر السماح له باعلان أن هذا الاجراء — زيادة عدد قوات الاحتلال — قد تقرر بهدف منع الخديو ورياض باشا من ارتكاب « مزيد من الصماقات » . وحث كرومر فى تقريره أيضا على ارسال تعزيزات مقررآ بأن الجيش المصرى لا تستطيع حكومة انجلترا الاعتماد عليه ، وأن رياض باشا — على ما يبدو فى نظره — يشجع حركة « مصر للمصريين » . وأخبرت الحكومة البريطانية كرومر (٢٠ يناير ١٨٩٣) أنها مستعدة — اذا دعت الضرورة ذلك — لزيادة عدد الحامية البريطانية فى مصر ، وأن الوقت غير ملائم لاعلان ذلك ، وأنه لا يجب عليه القيام بمثل ذلك دون التصريح له :

« He was not to make one without authority » . (٢١٩) .

وفى حقيقة الأمر لجأ كرومر الى ذلك خشية تطور الاحداث فى مصر وأفلات الزمام فقد وصف هذه الفترة — كما رأينا من قبل — أنها شبيهة بالاحداث التى سبقت الثورة العربية ، وخطورة ذلك

Cromer, Modern Egypt. Op. Cit., PP. 129 — 130. (٢١٧)

Blunt, Gordon at Khartoum. Op. Cit., P. 56. (٢١٨)

CAB 37/33/17 Op. Cit. (٢١٩)

على مصر وقتاً السويس . فلقد كان لوقوف الخديو عباس في
الأزمة الوزارية دوره في تعاطف الرأي العام المصرى معه . فقامت
مظاهرة من طلبة المدارس العالية وفي مقدمتهم طلبة الحقوق - وكان
مصطفى كامل ضمن هذه المظاهرة - يوم الجمعة (٢٠ يناير
١٨٩٣) - ضد قوات الاحتلال البريطانى ، بمناسبة اقالة الوزارة ،
وتوجهت الى احدى دور الصحف العربية التى تساند التدخل
البريطانى فى الشئون المصرية وهى صحيفة المقطم (٢٢٠) .

كذلك قامت مظاهرة أخرى ضد الأوربيين بمدينة المنصورة فى
٢٣ يناير ١٨٩٣ (٢٢١) .

ولذلك نجد ان الحكومة البريطانية تستفسر من كرومر عن
الأوضاع فى مصر وما اذا كان يحسن قيام اضطراب فى النظام
العام ، وما اذا كان الجنرال Walker - سردار علم الجيوش
المصرى - يشعر بمقدرته على مواجهة اضطراب الأمن فى مصر ،
وقد رد كرومر : « بأن الاضطراب الشعبى قد خمد بعض الشيء
بالقاهرة ، وبدأ يظهر فى المديرىات ولكن لم تحدث حادثة ذات
بال وأنه غير مرجح حدوث ما يعكر الصفو ، وربما يخلق الخديو
مثل تلك الحادثة . ويقال ان وفودا قادمة من المديرىات لتهنئة
الخديو وحته على الوقوف بحزم امام المسيحيين » (٢٢٢) .

هذا وقد طلب كرومر من جنرال والكر - نظرا للمطسروف
الراهنه ، ومسئوليتهم عن السكان المدنيين - تعزيز الحماية
البريطانية بفرقتين على الفور ، كما طلب كرومر من حكومته التصريح
له بالاعلان - دون تعليق - بانها سوف ترسل فرقتين على الفور الى
مصر وأن حكومة انجلترا تسانده بقوة فى كل المسائل المصرية
وضرورة وجود جبهة حازمة تقف امام أى حركة ، وأن أى تخاؤل

Ibid.

(٢٢٠)

Ibid.

(٢٢١)

CAB 37/33/17 Op. Cit.

(٢٢٢)

أو الظهور بمظهر الضعف سوف يحطم كل العمل الذي تحقق خلال
العشر سنوات التي مضت .

ووافقت الحكومة البريطانية (٢٣ يناير ١٨٩٣) على تخويل
كرومر سلطة اعلان الخديو ورياض باشا ان حكومة انجلترا قررت
تقوية الحماية البريطانية في مصر دون ايضاح السبب في هذا
القرار (٢٢٣) .

وكان هدف الحكومة البريطانية من ذلك ارباب الخديو
والوزارة المصرية وكذلك التصدي للحركة الوطنية التي واكبت
تصدي الخديو عباس الثاني لكرومر .

وقد تصادف عندما طلب كرومر ايفاد تعزيزات عسكرية الى
مصر ، أن كانت فرقتان للمدفعية البريطانية تمران عبر قناة السويس
في طريقهما من الهند لانجلترا فأرسلت اليهما التعليمات للنزول في
مصر ، وتوجهت تلك القوات للقاهرة وكان للسرعة التي تم بها
وصول هذه التعزيزات اثرها الكبير على سير الأحداث (٢٢٤) .

وكان كرومر قد اتخذ هذا الاجراء للاحتياط ضد المظاهرات
علاوة على عدم موافقة الدول على زيادة عدد قوات الجيش المصري
كل ذلك أدى الى اقتناع حكومة انجلترا وموافقتها على زيادة اعداد
القوات البريطانية السابق تخفيضها ، ورأت وهي تبرر موقفها هذا
أمام الدول وغرنسا على وجه الخصوص عندما اعترضت على زيادة
الحماية - بقولها « أن الوقاية خير من العلاج » (٢٢٥) .

Ibid (٢٢٣)

Cromer Abbas II. Op. Cit., P. 28 footnote. (٢٢٤)

«Prevention being better than cure» CAB 37/33/17. (٢٢٥)

Op. Cit., cf.

وانظر أيضا :

P. Cambon/Develle, Pera 251. 1893. D.D.F.T.X. No. 132 «Le
gouvernement Anglais a pris la decision d'augmenter l'effectif de
ses troupes en Egypte. Cette mesure a pour motifs les derniers
incidents qui se sont produit dans la Vallée du Nil».

هذا وقد سمع في الاستانة أن سفير فرنسا قد حث الباب العالي على إصدار منشور للدول الكبرى يطلب فيه رأيهم في الأحوال الجارية في مصر (٢٢٦) .

وقد رأى بول كامبون أن السلطان عبد الحميد لم يحرك ساكنا إزاء هذه الأزمة التي موت دون أن يستغلها (٢٢٧) .

ولم تتحرك روسيا في الأزمة ، ويقال انها أرسلت ثلاث قطع بحرية لزيارة ميناء الاسكندرية ، أما حكومة النمسا والمجر فقد نظرت الى الاجراء البريطانى الاخير على أنه شيء طبيعى . وأما سفراء : إيطاليا والنمسا والمجر فقد اتخذوا نفس الموقف إزاء الباب العالي (٢٢٨) .

أما إيطاليا فقد رأت أن إرسال فرقتين الى مصر أمر لا يغير الأوضاع القائمة في مصر ، وليس له أى تأثير على المصالح الإيطالية بمصر (٢٢٩) .

هذا وقد أصر كرومر على أن مجلس الوزراء المصرى يعرض مقترحاته التى ينوى مناقشتها فى المجلس على المستشارين الانجليز، وذلك بعد أزمته مع الخديو ، وأن هؤلاء المستشارين لهم حق حضور جلسات مجلس الوزراء - اذا ما رغبوا فى ذلك - عندما تناقش موضوعات تهم الوزارات التى يتبعونها . وأخبر كرومر روزبرى : « أنه يعتبر أى قرار تتخذه الحكومة المصرية بدون موافقة المستشار الانجليزى المختص - باطلا » (٢٣٠) . ومعنى هذا أن

CAB., 37/33/17. (٢٢٦)

Cambon a Develle, Janu 18, 1883, D.D.F.T.X. No. 110. (٢٢٧)

CAB., 37/33/17 Op. Cit. (٢٢٨)

Billot (سفير فرنسا بروما) à Develle, January 26., 1893. (٢٢٩)

D.D.F.T.X. No. 138.

Marlowe., Op. Cit., P. 224. (٢٣٠)

الوزراء المصريين أصبحوا تابعين كلية لمستشاريهم وهؤلاء يتبعون
كرومر نفسه .

وعلى أية حال فقد أدت أحداث يناير ١٨٩٣ الى تقوية الاحتلال
بدلا من انهائه ، على الرغم من انها شجعت الاقتراحات الخاصة
بجلاء الحامية البريطانية الى القناة أو الى السويس ، التي شبهها
البعض بعدن مصر مع ميناء القصير كميناء بديل على البحر
الأحمر(٢٣١) .

هذا وقد لجأ كرومر الى سياسة العمل على فصل الخديو
عباس عن الحركة الوطنية في مصر لاضعافها وضربها من جهة
أخرى وكسب الخديو الى جانب الاحتلال بطريقة علنية لتشجيع
الموالين الانجليز على ضرب الحركة الوطنية . ونجحت هذه الطريقة
في النهاية وأدت الى قطيعة بين الخديو ومصطفى كامل سنة
١٩٠٤(٢٣٢) .

Farris, Op. Cit., P. 435.

(٢٣١)

(٢٣٢) لويد من التفاصيل من موقف الاحتلال من الحركة الوطنية في أوائل
القرن العشرين انظر : محمد جمال الدين السيد ، بحث منشور بمجلة
الجمعية المصرية للدراسات التاريخية - مجلد ٢٢ لسنة ١٩٧٥ ص ٨١ .
ص ١٩٩ ، شهدى عطية الشافعى ، تطور الحركة الوطنية المصرية
(١٨٨٢ - ١٩٥٦) . القاهرة ١٩٥٧ ، مصطفى النحاس ، جبر يوسف ،
سياسة الاحتلال تجاه الحركة الوطنية (١٩٠٦ - ١٩١٤) . الهيئة العامة
للكتاب ، ١٩٧٥ .

الفصل الثالث

الصراع حول إخضاع شركة قناة السويس للنفوذ البريطانى

كان الاحتلال الانجليزي لمصر نقطة تحول بارزة في تاريخ شركة قناة السويس ، ونذير أزمات عاجلة بالنسبة لمستقبلها ، فقد بدأت الدلائل عندما انخفضت قيمة أسهم الشركة ، من ذروة أسعارها بعد ستة أيام فقط من موقعة التل الكبير بالاضافة الى اغلاق قناة السويس ابان الحرب مرتين ، فقد احتج فكتور دى لسبس على موقف الانميرال سيمور عندما سيطر على حركة الملاحة في القناة وايقافها لصالح العمليات العسكرية البريطانية ، ضد الثورة المصرية ، مما ترتب عليه تأخير السفن التجارية والدعوى التي سيرفعاها ملاك السفن ضد الشركة لتأخير سفنهم في عبور القناة(١) .

وقد أعبدت سيطرة الشركة على حركة الملاحة بالقناة في ٤ سبتمبر ١٨٨٢(٢) .

وقد ادعت وزارة الخارجية البريطانية ان وجود قواتها في منطقة القناة هو وحده الذي حفظ القناة من التدمير وتعطيل حركة الملاحة بها . علاوة على ان الحكومة البريطانية أعلنت انها ستقوم بدفع رسوم المرور لسفنها وقواتها العسكرية بالقناة ابان العمليات

Admiral Seymour to admiralty, 20-9-1882, Parl.

(١)

P. Egypt 1 (1883). Inclosure 1 in No. 10.

Ibid. No. 10.

(٢)

الحربية اعترانا منها بالدور العظيم الذى أدته القناة فى العمليات
الحربية (٣) .

ورد دى لسبس على رسالة جرانفيل (وزير الخارجية) ، بأن
تحصيل الرسوم من حق شركة قناة السويس ، كما جاء بعقد
امتيازها ، وهاجم ادعاء انجلترا بأنهم دافعوا بحملتهم العسكرية
عن حرية الملاحة بالقناة ، وأوضح باعتباره قد عاصر بنفسه الأحداث
الأخيرة فى مصر ، أن السلطات البريطانية العسكرية هى وحدها
التي عطلت الملاحة بالقناة وليست الثورة فى مصر (٤) .

وكذلك عانت الشركة من ضربة عنيفة لتفوذها المعنوى فى
منطقة القناة أكثر منها فى الدلتا ، وأصبحت منذ ذلك الوقت مجبرة
على العمل فى ظل حماية القوات البريطانية ، طالما بقيت تلك القوات
فى مصر (٥) . وأصبح البريطانيون سادة الموقف ، ويسيطروا نفوذهم
على قناة السويس ، وكان هذا هو الهدف الرئيسى للسياسة
البريطانية (٦) .

ولقد واجه دى لسبس رغبة الانجليز فى استغلال مركزهم
الجديد فى مصر ، غداة الاحتلال ، فقد أصبح لهم « شبه السيادة » .
ورفض دى لسبس أن يضع فى اعتباره المفاوضات ، عاقدا آماله
فقط على احتمال طرد الانجليز من مصر . هذا وقد كان لاحترام
جلادستون - رئيس الوزارة البريطانية آنذاك - لقدسيتها عقد امتياز
الشركة ، اثره فى وضع الشركة فى مركز قانونى قوى فى انجلترا
وفى مصر . وقد اضطر الانجليز الى التفكير فى زيادة نفوذهم

Granville to the British S.C.D., 1-1-1883 Parl. (٣)

P. Egypt 5 (1883) No. 23.

Delesseps to the British S.C.D., No. 1 & Inclo. in (٤)

No. 48. Paris, 17-1-1883. Parl. P. Egypt 5 (1883).

Farnie, Op. Cit., P. 303. (٥)

Gwyn & Tuckwell, The life of Charles Dilke, 1912. (٦)

Vol. I. P. 546.

على شركة قناة السويس عن طريق وسيلة غير مباشرة قبل استيلائهم على بورسعيد وحصولهم على أكبر عدد من أسهم الشركة، أو حتى إنشاء قناة ثانية جديدة منافسة لقناة السويس (٧) .

الحكومة البريطانية تقوم بدراسة المركز القانوني للشركة :

وغداة موقعة التل الكبير ، قام سيلبورن طوال ليلة بأكملها بإعداد مذكرة حول المركز القانوني لشركة قناة السويس (٨) فعكف على دراسة الأوراق الخاصة بامتيازات شركة قناة السويس للمسائل الآتية :

١ - القانون المحلي الذي تخضع له الشركة .

٢ - الالتزام المتبادل (الحقوق والالتزام) الخاصة بالشركة والخديو .

٣ - موقف مجلس إدارة الشركة الحالي ودى لمببس تجاه حكومة الخديو وبريطانيا بصفتها حليفة له .

٤ - الإجراءات التي تكون متاحة من حيث المبدأ للخديو أو الحكومة البريطانية بالتعاون فيما بينهما - عندما يأتي الوقت لإجراء تسوية للشئون المصرية - ويمكن اقتراحها من أجل منع تكرار قيام مشاكل مشابهة مع الشركة مستقبلا .

وبعد الدراسة توصل سيلبورن الى أن القانون الذي يجب أن تخضع له الشركة هو القانون المصري ، وذلك من وجهة نظر القانون الدولي ، على أساس أن القناة وملحقاتها ، ملكية ثابتة

(٧) السيد حسين جلال ، قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة .

دار المعارف ١٩٨٥ ص ١٣ .

P.R.O., 37/9/82 . 14-9-1882, Suez Canal Memorandum (٨)
by Selbourne.

تقع فى اراض مصرية ، وأن كل الحقوق والامتيازات الخاصة بالشركة التى نصت عليها عقود امتيازها قد استندت من الخديو وصدق عليها السلطان . علاوة على أن الشركة مصرية وليست فرنسية ، بناء على تحليله لبنود عقد امتياز الشركة . وعلى هذا أوصى بنقل مقر الشركة من باريس الى القاهرة . ذلك أن هدف شركة قناة السويس - على ما يبدو - اعضاء الطابع الدولى على نفسها . ويبدو هذا بجلاء من عنوان الشركة *Universelle* ومن بنود عقد الامتياز المختلفة (٩) . ورأى سيلبورن استحالة ذلك من الناحية القانونية . أما بالنسبة للبند الثانى ، فإن الحكومة المصرية لها كل الحقوق والسلطات على القناة والأراضى الممنوحة للشركة والتى تجدها ضرورية بهدف الادارة الداخلية ، أو من أجل الدفاع عن البلاد ضد أعدائها فى الداخل والخارج . وهذا ليس فقط من حق قواتها ، ولكنه أيضا من حق كل قوات حلفائها الذين يساندونها عندما تطلب ذلك لمشاركتها فى الدفاع ، فقد احتفظت الحكومة المصرية والحكومة التركية بتلك الحقوق (١٠) .

ويرى الباحث هنا من واقع هذا التقرير القانونى الذى يسوقه سيلبورن محاولة اعطاء انجلترا سلطة التدخل نيابة عن الخديو وهذا ما حدث فعلا فى صيف عام ١٨٨٢ . فالقرمانات التركية قد أعطت الخديو حق ممارسة كل السلطات المخولة لسيادة الحكومة الإقليمية فى الدفاع الداخلى . وأن الامتياز الممنوح للشركة مشروط بهذه البنود ، وأن خرق الشركة لهذه البنود يخول للحكومة المصرية سلطة سحب الامتيازات واخضاع ادارة الشركة فى المستقبل على أساس مختلف وتحت سلطة الحكومة المطلقة .

وبالنسبة للبند الثالث فتظهر الحقائق أن دى لسبس قد ذهب بعيدا عندما شبه نفسه بعرايى الذى اغتصب عرشه عندما ثار على

(٩) راجع مواد عقد الامتياز أرقام ٧ ، ٨ ، ١٤ ، ٢٤ .
P.R.O. CAB 37/9/82, Op. Cit. (١٠)

الخديو تلك التى عرفت بمساعدة قوات بريطانية الخديو لحرر
 الثائرين عليه ، فقد أعلن كل من دى لسبس وابنه فكتور دى لسبس
 تعليمات الشركة فى ٢٩ يوليو ١٨٨٢ للوقوف فى وجه العمليات الحربية
 والبحرية البريطانية التى تساعد الخديو فى داخل المنطقة المائية
 والأراضى التى تضمنتها عقود الامتيازات المختلفة الممنوحة للشركة
 فقد هدد بالتعرض وأعاقة دخول هذه القوات القناة . فكتب دى
 لسبس الى الاميرال هوسكنز « انه يعتبر الخديو أسير انجلترا
 وأنه لايسمح بأى عمل أجنبى فى القناة الا بدعوة من السلطات
 وبموافقة فرنسا » ورغم حصول هوسكنز على حق كتابى محرر من
 الخديو بالخطوات التى يتخذها ، رد دى لسبس بأن القناة ليست
 فى خطر من جانب مرابى الذى أعطاه وعودا وتأكيدات عديدة لانسانيته
 وأن دى لسبس مصمم على مواجهة أى عمل حربى بالقناة وأنه نظرا
 للراسمال الفرنسى الكبير المستغل فى شركة قناة السويس ، لن
 يخضع لأى شيء سوى قرار من الحكومة الفرنسية بناء على طلب
 من مجلس ادارة الشركة (١١) . وعلى هذا اتخذ مجلس ادارة شركة
 قناة السويس فى ٥ أغسطس ١٨٨٢ - قرارا بعدم شرعية سلطة
 الخديو بدون موافقة السلطان ، لاتخاذ أى اجراء للحرب فى
 القناة . كذلك أنكر المستشار القانونى للشركة حق الحكومة
 البريطانية سواء باسمها أو باسم الوصى على الحكومة المصرية
 القيام بعمليات حربية فى القناة أو ملحقاتها ، سواء بموافقة أو
 بدون موافقة السلطان . واحتجت الشركة لاستخدام الحكومة
 المصرية حكومة أجنبية فى حقوق ظاهرة . . وأن الحكومة البريطانية
 باعتبارها مساهما فى الشركة ملتزمة بالامتناع عن اتخاذ اجراءات
 مضادة لقرارات ممثلى الشركة وتصبح مسئولة عن الاضرار التى
 تلحق بالشركة (١٢) . ويعلق سيلبورن على ذلك « بأن الشركة وأن

Ibid.

(١١)

وانظر بالتفصيل أحداث الغزو البريطانى لقناة السويس وموقف الشركة

فى كتاب : الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ص ٢٧ - ص ٢٣

P.R.O. CAB 37/9/82. Op. Cit.

(١٢)

كانت لها الصبغة التجارية المطلقة الا انها اخذت على عاتقها سلطة سياسية ، وتحدث سلطة الخديو والسلطان فى مصر لعرقلة العمل الذى يقوم به الخديو وحلفاؤه للدفاع عن مصر ، فى نطاق الارض والمياه التى تضمنها عقد الامتياز ضد عصيان مسلح ، ومعاملة العمل السياسى للحكومة البريطانية عندما تتصرف كوصية للخديو فى الدفاع عن اراضيه كخرق لمساهم بالشركة للتعليمات «(١٣)» .

مستقبل العلاقات بين الخديو وشركة قناة السويس :

وبالنسبة للبند الرابع ، رأى سيلبورن أن الاجراء الذى قام به مجلس ادارة الشركة وحججها التى ساققتها متضاربة مع نصوص عقد الامتياز ومع سلطة الخديو الاقلمية ومع حقوق السيادة للسلطات ايضا ، وتتعارض مع حقوق بريطانيا وكل الدول الاخرى المعنية ، كل ذلك بسبب الالتزامات الدولية علاوة على تدعيم قيام حكومة مستقرة فى مصر وفى ضمان أمن وحرية الملاحة فى القناة . وأن الشركة لا سلطان لها فى تغيير تشريعاتها الا بموافقة الخديو واذا تم نقل مقر ادارتها من باريس الى مصر لأمكن تلافى كثير من المشاكل . واذا كانت الشركة غير راغبة فى ذلك ففى استطاعة الخديو ، من حيث المبدأ ، تعديل أو تغيير نصوص عقد الامتياز بالاتفاق ، وذلك باعتبار كون « الشركة مصرية » ومن المستحيل أن يخول عقد الامتياز للشركة المطالبة فقط بالمزايا الخاصة بها وأن تنتكر أو تسسلك سلوكاً معاكساً للالتزامات المرتبطة بتلك الامتيازات(١٤) .

هذا وقد انتقد تشارلز ديلك ، سيلبورن واتهمه بأنه يحاول ايجاد قاعدة قانونية لأرائه مما يجعلها غير واضحة للرجل العادى ويصفه

تشارلز ديلك بأنه أضعف في المستوى إذا ما قورن بمستشارى التاج
القانونيين السابقين (١٥) .

مهاجمة الرأى العام البريطانى والشركات الملاحية لشركة قناة السويس :

ولم يكن الصراع مع شركة قناة السويس صراعا اقتصاديا
في جذوره فقط ، ولكن كان هناك نزاع استمد جذوره من الازلال
القومى لنجاح فرنسا في شق قناة السويس منذ أربعة عشر عاما
مضت ، وفي المشاكل والقلقل التي اثارها دى-اسبس في تحالفه
مع العرابيين . ولقد وضعت بريطانيا القناة في طريقها الامبريالى
الرئيسى وكانت نسبة ٦٠٪ من الجنود العابرة لقناة السويس
بريطانيين ، وذلك في عام ١٨٨٢ . وحصلت على نفوذ جديد على
شركة قناة السويس عندما هزمت قوات عرابى . وكان العباء
الحقيقى لشكاوى البريطانيين كون شركة قناة السويس فرنسية لها
سلطة مركزية مثل ادارة الحكومة الفرنسية في قلب باريس ، في
الوقت الذي لم تقم فيه بتقديم أى امتيازات معقولة للعلاء الأجانب .
كذلك أعطت الأولوية للعبور للسفن التابعة لشركة المساجيرى
مارتيم الفرنسية بدلا من السفن التابعة لشركة P & O البريطانية
كما فضلت السفن الحربية الفرنسية على السفن الحربية البريطانية
ناقلات الجنود ، وتذرعت الشركة بأنها تلجأ الى الاحتكام ، وسيكون
الحكم هنا متسما بالتحيز عند نشوب منازعات (١٦) .

كذلك يرى البعض أن الشركة قد سمحت لموظفيها بقبول
الرشاوى من ربانة السفن ، وهاجمت المؤسسات الملاحية ، الأعضاء
الانجليز الثلاثة في مجلس ادارة شركة قناة السويس ووصفهم
بأنهم مجرد دعى ومجرد أدوات لحاكم مستبد ، وبالمثل بضرورة

Tuckwell, Charles Dilke, Vol. I. Op. Cit. P. 554.

(١٥)

Farnie, Op. Cit., P. 304.

(١٦)

امتلاك إنجلترا مفتاح الطريق المائى المؤدى الى امبراطورية الشرق (١٧) .

وهاجمت الصحافة البريطانية شركة قناة السويس ودى لسبس ، فبعد معركة التل الكبير بثمانية أيام شجب أحد محررى صحيفة التيمز اللندنية - شفرى Chanry - دى لسبس لموقفه ابان أحداث الثورة العرابية وكأنه « الحاكم المطلق للقناة » . فعلى الرغم من أن الحكومة الانجليزية هى اكبر مساهم فى شركة قناة السويس ، وإن أربعة أخماس البضائع المارة بقناة السويس انجليزية وإن جانباً كبيراً من الأسطول البحرى التجارى الانجليزى يستخدم القناة . إلا أنه يتضح التباين بين مصالح إنجلترا العسكرية وتلك الخاصة بكل الدول الأخرى المستخدمة للقناة بفارق كبير . وكذلك التباين بين بحرية إنجلترا وبحرية الدول الأخرى ، فهم لديهم مستعمرات متناثرة لا تحتاج فى الأحوال العادية أكثر من حماية رسمية وقوة بوليسية فعالة ، فى الوقت الذى تملك فيه إنجلترا امبراطورية شاسعة الأطراف فى حاجة الى حمايتها والدفاع عنها . وعلى هذا فمركز إنجلترا فى ادارة شركة قناة السويس ونفوذها عليها لا يتماشى مع ما تملكه من مصالح حيوية وكبيرة فى قناة السويس ، وهى مصالح تجارية ومالية وعسكرية . فبريطانيا اذن فى حاجة الى حرية الملاحة وإلى ادارة حسنة لقناة السويس كذلك الى نفوذ حقيقى فى ادارة شركة قناة السويس . كذلك هاجمت الصحيفة أيضاً الواحد والعشرين عضواً فقط ، بمجلس ادارة الشركة ، حيث يبلغ نفوذ وسيادة دى لسبس القمة على مجلس الادارة ، بينما لا يستطيع ثلاثة أعضاء انجليز - فقط - مواجهة نفوذ دى لسبس ، ولكن حرب ١٨٨٢ اطلقت بجلاء احتمال اشتعال الصدام الظاهر والخفى للتقسيم الحقيقى للسلطة على الحكم . لقد اتخذ دى لسبس موقفاً يتسم بالسيادة المستقلة فى مواجهة الحكومة

المصرية وإزاء موظفيها الرسميين وممارسة السلطة على الخديو ،
 في الوقت الذي تملك الحكومة البريطانية ٨٠٪ من رأسمال الشركة .
 كذلك هاجمت الصحيفة موقف دي لسيبس - إبان العمليات
 العسكرية - من الأدميرال هوسكنز ، وكأنه الحاكم المطلق للقناة
 عندما عارض أنزال جنود يدافعون عن سلطة الخديو ، وبناء
 على طلب رسمي منه لمقاومة الثورة التي قامت ضد سلطته . كما
 حذرت الصحيفة الشركة بالتلويح باحتمال إنشاء قناة ثانية تستطيع
 استقبال السفن الضخمة (١٨) .

مهاجمة مسألة حق الاحتكار :

ورد دي لسيبس على هذا المقال في ٢٣ سبتمبر بأنه يملك حق
 استغلال القناة من خلال عقد الامتياز الممنوح له ، وأن الشركة
 أسست برأسمال حر لكل البلاد ، وبالأخص فرنسا ، وأشار إلى
 أن إنجلترا تؤمن بمبدأ حرية الفرد وهو الأساس الذي يعتمد عليه
 البناء الداخلي لبريطانيا وسبب قوتها الخارجية . وطلب منهم دي
 لسيبس اختيار مكان آخر لخلاف برزخ السويس إذا أرادوا شق
 قناة ملاحية ثانية (١٩) .

وأستند دي لسيبس على النص الذي جاء بعقد الامتياز الممنوح
 للشركة بأنها تمتلك خلال ٩٩ عاما حقا مطلقا لشق قناة من خليج
 الطينة (بورسعيد) وخليج السويس (٢٠) .

وقد أثارت مسألة أحقية دي لسيبس في احتكار طريق قناة
 السويس ، جهود رجال القانون بهذا الصدد ، فنجد هولاند
 T.E. Holland - أستاذ القانون الدولي بأكسفورد - قد
 أوضح في دراسة قام بها بتفسيراته - في ١١ مايو ١٨٨٢ - لمسألة
 حقه المطلق :

The Times, 21-9-1882, Cf Bull. Decd. No. 388.

(١٨)

Bullet Decadaire, No. 388, 2-10-1822, P. 166 — 7.

(١٩)

Ibid.

(٢٠).

«Exclusive Power» لتكوين شركة قناة السويس ،
بأنه ليس الحق الذى يستبعد المنافسة للشركة ، أى وجود شركة
منافسة . وقد أدى هذا الرأى الى تشجيع اتحاد ملاك السفن فى
بريطانيا للبحث عن إيجاد نصيحة قانونية ضد دى لسيبس (٢١) .

وكانت الشركة - كما رأينا - قد تمسكت بحقها القانونى فى
عقد الامتياز الممنوح لها ، ودافعت عن نسبة الأرباح الصافية ١٦٪
على القيمة الاسمية لأسهمها كمائد شرعى لحصة الأسهم ، وأوضحت
أن رسوم المرور كضريبة تقل ١٪ عن قيمة البضائع العابرة ، بينما
تم توفير ٢٪ للتجارة من مصاريف التأمين (٢٢) .

وفى إطار الحرب النفسية المعلنة على الشركة نجد جرانفيل
يقترح على جلاستون شراء المزيد من أسهم شركة قناة السويس
وذلك لإيجاد كتلة من الأصوات ، إلا أن جلاستون لم يرغب سوى
عمل واضح وكامل (٢٣) . كذلك أثارت الصحف البريطانية والرأى
العالم البريطانى مسألة اختلال النسبة فى الأصوات فى الجمعية
العمومية لحصة الأسهم ، وهى ١٠ أصوات بريطانية فى مقابل
٨٤٠٠ صوت فرنسى وأجنبى ، ونادت بتحويل أسهم انجلترا فى
شركة قناة السويس الى ٧٠٠ شخص يحمل كل منهم ٢٥٠ سهما
وذلك فى حدود ما قرره الشركة (٢٤) . وقد لقى هذا الاقتراح ترحيبا
من جرانفيل عام ١٨٨٢ إلا أن جلاستون ودرى لم يرحبا به (٢٥) .

كذلك أثير موضوع شراء الشركة بالكامل مقابل ٣٠ مليون
جنيه استرلينى ، وحثت عليه ، نظرا للمصالح البريطانية فى
قناة السويس . كذلك كتب اتحاد ملاك السفن التجارية التى تعمل

Farrie, Op. Cit., P. 310.

(٢١)

Ibid. P.P. 308 — 9.

(٢٢)

Ibid. P. 304.

(٢٣)

(٢٤) لكل عضو فى الجمعية العمومية من حصة الأسهم الحق فى

١٠ أصوات .

Farrie, Op. Cit., P. 318.

(٢٥)

فى الشرق ، خطابا شديدا للجهة الى جرانفيل فى ١٢ اكتوبر ١٨٨٣ -
يحثون فيه من جديد على مسألة شق قناة ثانية ، الا انه تم
التوصية فى ٣٠ اكتوبر بالدخول فى مفاوضات مباشرة مع الشركة
نفسها ، وكان الاتحاد معارضا لمسألة الاعتراف بالوضع الخاص
بمركز الشركة . وقد نصح جلانستون دى لسبس عن طريق الاعضاء
الانجليز بمجلس ادارة الشركة بالدخول فى مفاوضات مباشرة مع
مالك السفن . وذكر وادنجتون - وزير خارجية فرنسا - ان جميع
الجهود الرامية الى تغيير الراى العام الانجليزى ستتبدء
بالفشل (٢٦) .

وفى نفس الوقت توالى احتجاجات الشركات الملاحية وملاك
السفن البريطانية وغرف الملاحة البريطانية على وزارة الخارجية
البريطانية ، فقد بعثت غرف الملاحة البريطانية بذاكرة بخصوص
حالة القناة التى أصبحت لا تتماشى مع تطور بناء السفن . علاوة
على الرسوم المرتفعة ورسوم الارشاد التى أصبحت تمثل عبئا ضخما
على السفن التى تعبر القناة ، فى الوقت الذى بلغت فيه مكاسب
الشركة نسبة ضخمة ، فقد بلغ ربح السهم ٩٪ عام ١٨٨٠ وطلبت
تخفيض رسوم المرور (٢٧) .

كذلك بعثت غرفة الملاحة البريطانية بشكوى لجرانفيل لما
تسببه القناة نتيجة وضعها آنذاك ، من تأخير السفن مما يتسبب
عنه خسارة فادحة لانه مكلف جدا لها ، وهو أمر مستمر ودائم ،
علاوة على رسوم المرور المرتفعة وقيمة التأمين على السفن وأجور
طاقم السفينة والوقود المستهلك يصبح هذا التأخير فى عبور القناة
عبئا ثقيلا على الملاحة والسفن البريطانية . وعلى هذا طلبوا من

(٢٦) Ibid.
Cooke (رئيس غرفة الملاحة البريطانية) To Granville, (٢٧)
April 4, 1882, Parl. P. Egypt No. 17 (1883) No. 1.

وزير الخارجية ضرورة وجود قناة ثانية تحت السيطرة والنفوذ البريطاني ، وأبدوا استعدادهم للتفاوض معه في هذا الشأن(٢٨) .

هذا وقد قام الأعضاء الانجليز ، بشركة قناة السويس ، بناء على تكليف من الخارجية البريطانية ، بتشكيل لجنة مع شركة قناة السويس في ١٧ نوفمبر ١٨٨٢ لدراسة موضوع تقديم المزيد من التسهيلات للسفن العابرة للقناة ، وكان ذلك نتيجة الضغوط الرهيبة التي تعرضت لها وزارة الخارجية البريطانية على يد الرأي العام البريطاني وملاك السفن وغرفة الملاحة البريطانية ، وطلبت الخارجية البريطانية من الاعضاء الانجليز الاهتمام بهذا الموضوع الحيوى وموانعتها باقتراحاتها بهذا الشأن . فشكل دى لسبس لجنة من الخبراء في القناة لدراسة ذلك الموضوع كان من بينهم ليماسون وجيكارد Limasson ، Guickard من مديري الشركة فقدمت تقريرها في ٥ ديسمبر ١٨٨٢(٢٩) . وقد استمرت الحملة ضد شركة قناة السويس من جانب اتحاد الغرف التجارية البريطانية ، فقد قام مندوبون بمقابلة جرانفيل في وزارة الخارجية يوم ٢٦ أبريل ١٨٨٢ (٣٠) - وطالبوا بتمثيل اكبر للحكومة البريطانية في مجلس ادارة الشركة ، باعتبارها تملك حوالى نصف رأسمال التأسيس في الوقت الذي لا يمثلها سوى ٣ أعضاء انجليز في مجلس ادارة الشركة . وطالبوا بشق قناة بريطانية جديدة كحل أخير نتيجة ازدياد الصعوبات العابرة للقناة وعدم تلبية القناة الحالية لهذه الزيادة المضطربة في التجارة من وإلى الهند والمستعمرات البريطانية في استراليا(٣١) .

Dixon to Granville, Chamber of shipping of U.K. (٢٨)

19-12-1882. Parl. Pap. Egypt 17 (1883) No. 12.

British S.C.D. to Granville, 7-11-1882, Parl. P. Egypt (٢٩)

No. 17. (1883) No. 6, 8.

(انظر تفاصيل التقرير بالكامل ، في هاتين الوثيقتين ٢)

(٣٠) مندوبون من الغرفة التجارية البريطانية واتحاد ملاك السفن .

Associatoin of Chambers of Shipping in U.K. to (٣١)

Granville. 26-4-1883. Parl. Pap. Egypt. 17 (1883) No. 32.

كذلك شهدت بورصة باريس هجوما جديدا على يد أعداء
اسهم شركة قناة السويس التقليديين وبدأت قيمة الاسهم فى
الانخفاض التدريجى من ١٢٢٪ فى الفترة ما بين ٢٦ أبريل ١٨٨٣
الى اول مايو ١٨٨٣ (٣٢) .

ولفت دى لسبس نظر الأعضاء الانجليز ، عندما كانوا بباريس
الى المناقشات العديدة التى اثارها المجتمعون من غرفة الملاحه
والتجارة البريطانية ، حول شكواهم بخصوص عدم كفاية تمثيل
المصالح البريطانية فى مجلس ادارة الشركة . وانتهد الأعضاء
الانجليز الفرصة وطلبوا من دى لسبس زيادة الموظفين الانجليز فى
« الوظائف العليا » للقناة ، وأوضحوا لدى لسبس مزايا ذلك ،
فمنها تسهيل مرور السفن الانجليزية بقناة السويس ، ومن جهة
اخرى تهدئة الراى العام البريطانى بهذا الشأن . ولكن هذا الاقتراح
لقى معارضة ، وانتهد الأعضاء الانجليز بمجلس ادارة شركة قناة
السويس فرصة استقالة فكتور دى لسبس (٣٣) فعرضوا على شركة
قناة السويس تعيين عضو انجليزى محله نظرا لأن ملاك السفن
البريطانية يمدون الشركة بالكبر قسط من الأرباح ، وأن تعيين هذا
العضو الانجليزى سيكون فى مصلحة الشركة . الا ان هذا الاقتراح
لم يلقى القبول ، لأن نظام التوظيف بالشركة ، هو ان يبدأ الموظف من
أول السلم الوظيفى سواء كانت الوظيفة مهندسا أم كاتباً . ثم يوضع
الموظف المعين تحت سلطة مدير الادارة الذى يملك سلطة فصله اذا
ثبت عدم صلاحيته للعمل ، اما اذا ثبتت صلاحيته فيوصى بتثبيته
فى الترتيب ، وعندئذ يثبت فى الوظيفة ويمنح المزايا المختلفة ومنها
حقه فى المعاش . ولا يجوز بعد ذلك فصله الا بمعرفة السلطة

The Times, April 27, 1883, Cf. Granville to S.C.D. (٣٢)
26-4-1883. Parli Pap Egypt 17 (1883) No. 33. Inclosure.

(٣٣) . الذى كان يشغل وظيفة سكرتير عام الشركة بمصر ، والذى عين
محله مدير التحركات دى روفيل De Rouville اعتبارا من اول
يناير ١٨٨٣ .

المركزية الادارية بباريس . وحاول الاعضاء الانجليز اقناع دى
لسبس بمزايا تعيين عضو انجليزى له سمعته وخبرته ، وألحوا له
أنه أثناء الحملة العسكرية البريطانية على مصر ، والصدام الذى
حدث من جرائها مع الشركة ، يكون من المرغوب فيه جدا . من
الوجهة السياسية اذا ما قامت الشركة بقبول تعيين عضو انجليزى
فى الوظيفة المشار اليها وأن حكومة جلالة الملكة سوف تقدر بلاشك
هذه الروح (٢٤) .

هذا وقد أوضح شارل دى لسبس للأعضاء الانجليز فى
الشركة أن الموقف بين حكومة إنجلترا وشركة قناة السويس قد تغير
تماما نتيجة لما دار بين لورد جرانفيل وممثلى الغرف التجارية
وشركات الملاحة يوم الثلاثاء ٢٦ إبريل ، وأن المشكلة ليست بالسهولة
التي يظن البعض حلها عن طريق تعيين موظف انجليزى بالقناة ،
مهما كان هذا المركز المهم الذى سيخصص له ، ذلك أن الاتفاقية
المعقودة بين شركة قناة السويس والحكومة البريطانية عام ١٨٧٦
بالنسبة لهذا الموضوع كافية (٣٥) . كما أوضح شارل دى لسبس
أن الفكرة المسيطرة على عقول ممثلى الشركات الملاحية أن شركة
قناة السويس المالكة لامتياز القناة تحاول استغلاله لأقصى حد
لمصلحتها ، ولكن هذا ليس رأى شارل دى لسبس ، فالامتياز فى
نظره التزام ، فالشركة لا تسعى لكاسب مبالغ فيها على حساب
التجارة العالمية ، وأبدى استعداداه بالموافقة على تخفيض نسبى
لرسوم المرور بحيث تنمشى مع الزيادة فى حركة الملاحة بالقناة .
وأن هذا مجرد اقتراح ويمكن قيام المفاوضات بهذا الخصوص على
أساس ما ذكره ، أى بحث مصالح كل من شركة قناة السويس
والشركات الملاحية والغرف التجارية البريطانية (٣٦) .

British S.C.D. to Granville, Dec. 11-1882. Parl. Pap. (٢٤)
Egypt 17 (1883) No. 10.

(٣٥) من هذه الاتفاقية انظر بالتفصيل : السيد حسن جلال ، الصراع
الدولى حول استغلال قناة السويس من ١٩٦ وما بعدها .

British S.C.D. to Granville, Paris, April 30-1883. (٣٦)
Parl P. Egypt 17 (1883) No. 35.

الحكومة البريطانية تطالب بتصيب أكبر فى ادارة شركة قناة السويس :

وطلب جرانفيل من الأعضاء الانجليز بالشركة التباحث حول الاجراءات والترتيبات التى يمكن القيام بها بين الحكومة الانجليزية والشركة بهدف تلبية مطالب الشركات الملاحية والمصالح التجارية لانجلترا . وخول جرانفيل للأعضاء الانجليز السلطة ببدء مفاوضات مبكرة مع دى لسبس متخذاً المبادئ الثلاثة الآتية ،
والتي ترغب حكومة انجلترا الوصول اليها وهى :

أولاً : تحسين مرفق القناة لمواجهة متطلبات التجارة الدولية وحركة السفن المتزايدة .

ثانياً : تخفيض جوهرى لرسوم العبور لقناة السويس .

ثالثاً : ضمان نصيب أكبر فى ادارة الشركة .

ومقابل هذه الامتيازات ، تكون حكومة انجلترا مسئلة لمساندة فكرة شق قناة ملاحية ثانية موازية للقناة الحالية . وعلى اساس هذا الهدف تشارك الشركة وتساندها فى الحصول على امتياز من الحكومة المصرية خصاص بالاراضى الضرورية لهذه القناة الجديدة ، علاوة على أن الحكومة البريطانية ستساند الشركة اذا ما طلبت مد امتيازها الحالى (٣٧) .

وكانت هذه اول اشارة من جانب الحكومة البريطانية لموضوع مد امتياز شركة قناة السويس (٣٨) .

Granville to British S.C.D., May 16, 1883. P.R.O. (٣٧)
CAB. 37/10 No. 1.

(٣٨) لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع راجع للمؤلف كتاب : مؤامرة مد امتياز شركة قناة السويس . الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٩٠ .

وكذلك وعدت الحكومة البريطانية بمساندة وجهات نظر دى
لسبس بخصوص مد ترعة للمياه العذبة الى بورسعيد (٣٩) .

وأوضح جرانفيل فى نفس هذه الرسالة أهمية المصالح
البريطانية بالقناة وضرورة تعديل نظام الإدارة بها ، وأنه فى حالة
استجابة دى لسبس لتخفيف الأعباء المالية على السفن والتجارة
البريطانية ، بما يتمشى مع رغبات الحكومة البريطانية ، فإن على
الأعضاء الانجليز عندئذ إرسال مقترحاته لجرانفيل (٤٠) .

وغداة الاحتلال البريطانى لمصر رفعت اللجنة المشكلة
لدراسة مستقبل إدارة حكم مصر تقريراً سرياً عن قناة السويس
أوصت فيه بالآتى :

« أنه من المرغوب فيه الحصول لانجلترا على نصيب أكبر فى
التمثيل والنفوذ فى إدارة شئون شركة قناة السويس ، ويبدو للجنة
أن موقف دى لسبس وشركته تجاه الخديو ، وسوء فهمه لمركز هذه
الشركة التجارية ، ليعطى الأساس لمساندة قوية لكى تتقدم الحكومة
المصرية بشكوى من جانبها وتزودها بأسباب قوية لاتخاذ أى
إجراءات قد تراها ضرورية لمنع تكرار انتهاك الحقوق الاقليمية
للخديو . كذلك رأت اللجنة أنه ليس من المعقول أن تكون ٤/٥
حركة الملاحة بالقناة لسفن بريطانية وأن ١٦/٧ من أسهم شركة قناة
السويس ملك للحكومة البريطانية ولا تطالب بنصيب أكبر فى الإدارة
فعلى سبيل المثال يمين ممثلون بريطانيون عن الشركة فى مصر
لمراقبة المصالح البريطانية ، التى يجب أن تمثل تمثيلاً جيداً بمجلس
إدارة الشركة بباريس . كذلك يجب الإسراع فى الحث على نقل
مقر إدارة الشركة من باريس الى القاهرة . ذلك أن ظروف منح
الامتياز نصت على أن الشركة رغم كونها مصرية ، ألا أنها يجب
أن يكون مقر إدارتها بباريس ، وبالنسبة للقانون الذى تخضع له

Parl. Pap., Egypt 17 (1883), Op. Cit., No. 36.

(٣٩)

Ibid.

(٤٠)

وعلاقات المساهمين فيما بينهم يجب أن يحكمهم القانون الفرنسى وأن يخضع فقط للقضاء والمحاكم الفرنسية . ولكن هذا النص غير العادى قد فقد أسبابه ، منذ إنشاء المحاكم المختلطة فى مصر . وأن أى تغييرات فى المعانى السابق ذكرها اذا عارضتها الشركة سيخضع للتشريع المصرى بموافقة الدول الكبرى (١) .

وتد آثار الاعضاء الانجليز فى الشركة ، مع دى لسبس ، بعد عدة اجتماعات ، موضوع ضمان مساهمة انجليزية اكبر فى ادارة القناة فقدموا له مقترحات عديدة لتحقيق هذا الهدف ، ولكن واجهتهم صعاب آنذاك تمثلت فى الخوف مما يترتب على ذلك من شعور معاد من جانب الرأى العام الفرنسى . وأبدى الاعضاء الانجليز أسفهم لارضاء حكومة انجلترا ازاء هذه النقطة ، ولكنهم فى نفس الوقت لا يقبلون الرضوخ لضغط الرأى العام واضطراباته فى انجلترا . وعلى هذا يجلبون على أنفسهم الشعور بعدم الثقة والشك من جانب حملة الأسهم والرأى العام الفرنسى . واقترح الأعضاء الانجليز عدة طرق يمكن بها ضمان نصيب اكبر لمساهمة انجلترا فى ادارة القناة ، وهى :

اعادة دراسة قانون الشركة الاساسى بهدف ازالة الحد الذى يسمح لأى مساهم بحمل ١٠ أسهم بالتصويت فقط فى الجمعية العمومية لحملة الأسهم ، وأن يحل مبدأ التصويت (بالجمعية العمومية) حسب نسبة الأسهم التى يملكها المساهمون ، وركز الأعضاء الانجليز كثيرا على عدالة هذا النظام - والذى لم ينكر كلية - رغم تأكيدات الفرنسيين لهم أن هذا النظام غير مطبق فى الشركات الفرنسية ، الا أن شارل دى لسبس رأى أن الأخذ بهذا النظام فى شركة قناة السويس ، مستحيل فى ذلك الوقت ، لان معنى ذلك احالة موضوع « التغيير فى نظام الشركة الاساسى » على

Secret Report of the Committee appointed to Consider (١١)
Certain questions to the future administration of Egypt Novem-
4, 1882, CAB. 37/9/103. P.R.O.

الجمعية العمومية لحملة الأسهم للتصويت عليه ، وهم سيعترضون عليه بطبيعة الحال ، لأنه سينقل ادارة الشركة بالتالى الى ايدى الحكومة البريطانية(٤٢) .

واعترض شارل دى لسبس على تعيين عدد من الموظفين الانجليز فى الوظائف الرئيسية بالشركة مكررا مبدأ عدم الاعتراض على تعيين موظفين انجليز فى الوظائف ، على أساس البدء من أول السلم الوظيفى حيث يتدرجون فى هذه الوظائف . ذلك أن تعيين موظفين انجليز جدد فى المناصب العليا « سيكون له تأثيره المدمر فى النظام الحالى للشركة » . فسينظر اليهم على أساس أنهم معيّنون من قبل الحكومة .

أما بخصوص وظيفة « مفتش الملاحه » فقد عبر دى لسبس عن اقتناعه بأنه لن تكون هناك أية مشكلة اذا تم اختيار ضابط مناسب لهذه الوظيفة ، وسينتهز عندئذ الفرصة المناسبة ليوصى مجلس الادارة بتعيينه(٤٣) .

موقف دى لسبس من زيادة عدد الأعضاء الانجليز بمجلس ادارة الشركة ومشكلة المرشدين :

رأى دى لسبس أن الأعضاء الانجليز الثلاثة الموجودين آنذاك بمجلس ادارة الشركة ، يقيمون بمركز فريد لتمثيل حكومة انجلترا ، وقد وافق مجلس الادارة والجمعية العمومية لحملة الأسهم على تعيينهم فى عام ١٨٧٦ ، اعترافاً منهم بمصالح انجلترا غير العادية فى الشركة . ولم ير دى لسبس أن زيادة عدد الأعضاء الانجليز فى مجلس ادارة الشركة ستزيد من سلطة حكومة انجلترا فى المجلس ، والتي هى أقوى من أى مساهم أو مجموعة مساهمين ،

British S.C.D., To Granville, Paris 20. May 1883, (٤٢)
Parl. Pap. Egypt 17 (1883), No. 37.

Ibid. (٤٣)

لا يوجد مساهمون ممثلون بطريقة مباشرة في المجلس . وأن زيادة من هذا النوع سوف تضعف - بطبيعة الحال - من نفوذ ساء الانجليز الثلاثة الرسميين ، وتخلق شغورا بالعداوة نضاء من جانب الأعضاء الفرنسيين والتي لم تكن موجودة من بالمجلس . وأكد دى لسييس أن الحكومة البريطانية ليست فقط ة بطريقة مباشرة في مجلس الادارة عن طريق الأعضاء الانجليز ثة الذين لهم وزنهم في المجلس بوصفهم المتحدثين باسم الحكومة طانية ، بل ان ستاندون (أحد الاعضاء الانجليز) سوف ح عضوا في لجنة الادارة وبذلك يشارك بطريقة نشطة في رة اليومية لشئون الشركة . أما العضوان الآخران فسوف عدان في اللجنة المالية التي تعرض عليها كل الأمور المهمة قبل مها على مجلس الادارة . وبرهن دى لسييس على رغبته في ة أهمية الأعضاء الانجليز الثلاثة في مجلس الادارة ، أنه عندما مكان أحد نواب رئيس الشركة ، سيتم اختيار نائب للرئيس نذ من بين الأعضاء الانجليز(٤٤) .

مسكلة المرشدين :

وهناك مشكلة أخرى كانت مثار نزاع بين الشركة وملاك سفن ، هي عدم وجود عدد كاف من المرشدين الانجليز في قناة ويس . فقد استخدمت الشركة ثلاثة مرشدين انجليز فقط من جهوع المرشدين البالغ عددهم ١١٧ مرشدا وكان عدد قليل منهم يفهم ويتحدث اللغة الانجليزية بطلاقة(٤٥) . وقد أرسل الأعضاء جليز بالشركة الى جرانفيل قائمة بأسماء وجنسيات وأعداد نديين الذين يعملون بالقناة وهم : ١٧ مرشدا بيوغاز بورسعيد ، ١٢ يونانيا ، ٢ فرنسي ، ١ انجليزى من أصل مالطى ، ١ ساوى ، ١ ايطالى أما مرشدو القناة فيبلغ عددهم ٩٧ مرشدا

Parl. Pap. No. 37. Op. Cit.

(٤٤)

Rice to Admiralty. Port Said. August 28. 1883. Parl. (٤٥)

Pap. Egypt 17 (1883) Inclo. IN. No. 9.

(٢٧ فرنسا ، ٢٤ إيطاليا ، ١٩ يونانيا ، ١٧ نمساويا ، ١٠
انجليز) (٣ انجليز + ٧ مالطيين) (٤٦) .

هذا علاوة على أن هناك من كان يؤكد أنه لم يكن من بين هؤلاء المرشدين الذين يعملون بالقناة ، سوى ٢٠ مرشداً فقط على درجة من الكفاءة في العمل في خدمة الشركة ، وأن المرشدين يعينون بدون مؤهلات . وحيث أن المسؤولية الكاملة كانت تقع على عاتق ربابنة السفن ، في حالة حدوث حادثة حسب قانون الشركة ، لذلك تملك الغرور غالبية المرشدين ووصفهم البعض بأنهم مثيرون للشغب فكثيرا ما كانت تنشوب معارك وصادام بين ربابنة السفن والمرشدين ومن ثم كثرت شكاوى ربابنة السفن من المرشدين . وكان مرشدو الميناء المكلفين باحضار السفن من منطقة الانتظار الى الميناء ، أقل خبرة ودراية من مرشدى القناة ، وكثيرا ما قدمت شكاوى ضد كفاءتهم في هذا العمل ، وأن السفن تحجز خارج ميناء بورسعيد ، وقد تضطر الى القاء مخطاقتها ليلا وهو احتجاج له خطورته . علاوة على أن نظام البدلات الذى يمنح للمرشدين غير مجز (٤٧) . وعندما يتسبب هؤلاء المرشدون — عديمو الخبرة — في جنوح السفن بالميناء أو بالقناة عند ارشادها ، فإن المسؤولية تقع أولا وأخيرا على ربابنة السفن ، حيث أن لائحة الملاحة بالشركة تنص على أن مرشدى قناة السويس إنما يضعون فقط خبرتهم ومعرفتهم العملية بالقناة تحت تصرف الربابنة . وكان هذا النص مثارا للجدل والمشاكل . فعندما تجنح سفينة ما بالقناة ، بسبب خطأ وقع من المرشد ، فإن السفينة تتحمل نفقات كل المعدات التى تستخدمها شركة قناة السويس لاعادة

British S.C.D. to Granville, July 14, 1883, Parl. Pap. (٤٦)

Egypt 3 (1884) No. 2.

Captain Rice to Admiralty. Port Said. No. 9 (٤٧)

Op. Clt., Parl, P.

السفينة الى الجرى الملاحى ، وذلك قبل مغادرة السفينة ليناء بورسعيد أو السويس(٤٨) .

ويعلق الريان ريز على ذلك بقوله : « فما ذنب ريان السفينة اذا كان المرشد الذى عينته شركة القناة لا يفهم اللغة الانجليزية ، فكيف يفهم اذا كان قد أعطى أمرا صحيحا ، أم فى الاتجاه الخاطىء ؟ » (٤٩) .

وخرّب مثلاً بشكوى وزارة البحرية البريطانية من ذلك المرشد الذى صعد على إحدى السفن الحربية البريطانية (Orantes) ولم يكن يعرف التحدث باللغة الانجليزية أو حتى اللغة الفرنسية ، ولفتت الأدميرالية البريطانية نظر الأعضاء الانجليز بالشركة لهذا الأمر ، وعلى ضرورة تواجد المزيد من المرشدين الذين يتحدثون اللغة الانجليزية بالقناة بطلاقة ، وأنه فى حالة اذا كان من المتعذر تعيين مرشد يتحدث الانجليزية ، فيستعان بواحد آخر يتحدث الفرنسية(٥٠) .

هذا وقد أثار الأعضاء الانجليز مع دى لسبس مسألة زيادة عدد المرشدين الانجليز الذين يعملون بقناة السويس ، وقد أبدى دى لسبس ترحيبه بهذا الاقتراح لتعيين نسبة كبيرة من المرشدين الانجليز اذا ما تقدموا لهذه الوظيفة(٥١) .

وأوضح الأعضاء الانجليز لدى لسبس أهمية وجود مرشدين جيدين الانجليزية لارشاد السفن الانجليزية بالقناة . لسهولة

(٤٨) مازالت هذه الفقرة معمولاً بها حالياً فى لائحة الملاحة ببيئة قناة

السويس مادة ١٧ من لائحة الملاحة سنة ١٩٧٧ .

Parl. P. Op. Cit.,

(٤٩)

Admiralty To F.O., P.R.O. May 29, 1884. 78/3723.

(٥٠)

British S.C.D. to Granville. Paris, 20. May, 1883,

(٥١)

Parl. Pap. Egypt 17 (1883) No. 37.

التفاهم بينهم وبين ربانة السفن الانجليزية فى فترة ارشادهم للسفينة فعلى الرغم من تواجد عدد كبير من المرشدين الماطيين واليونانيين والاطاليين الذى يعملون بالشركة على اساس اجادتهم للغة الانجليزية ، الا ان الشكوى من غياب مرشدين انجليز كانت لها حجتها القوية . وعلى هذا كانت مسألة تعيين مرشدين انجليز ومفتش للملاحة فى اتفاقية يوليو ١٨٨٣ (٥٢) من المزاياء التى حصلت انجلترا من أجل زيادة العنصر الانجليزى بالقناة (٥٣) . ولخص الأعضاء الانجليز ، فى محادثاتهم مع دى لسبس فى ٢٠ مايو ١٨٨٣ الامتيازات التى يمكن موافقته عليها وهى :

١ - انشاء قناة ثانية .

٢ - الغاء رسوم الارشاد والتخفيض التدريجى لرسوم المرور .

٣ - تعيين ضابط انجليزى فى وظيفة « مفتش ملاحة » تختاره الحكومة البريطانية ، لتقوم شركة قناة السويس بعد ذلك بتعيينه ، وكذلك تعيين مرشدين انجليز . وفى مقابل تلك الامتيازات التى يقدمها دى لسبس للحكومة البريطانية ، فانه يرجو من الحكومة البريطانية بذل مساعيها الحميدة للحصول من الحكومة المصرية على :

(٩) الاراضى المطلوبة لشق القناة الملاحية الثانية وكذلك الاراضى اللازمة لتوسيع الموانى .

(ب) مد الامتياز الحالى للشركة .

(د) تسهيلات لشق ترعة مياه عذبة فيما بين الاسماعيلية وبورسعيد (٥٤) .

(٥٢) راجع الاتفاقية ص ١١٨ من هذا البحث .

Report By British S.C.D. to Granville, London July (٥٣)

11 1888 Parl. Pap. Egypt 12 (1883) annex.

Parl Pap. Egypt 17 (1882) No. 37, Op. Cit. (٥٤)

وأبدى جرانفيل رأيه بأن حكومة إنجلترا ليست مبالاة للاقتراح الخاص بزيادة عدد الأعضاء الانجليز في مجلس إدارة شركة قناة السويس ، بشرط أن تكون هناك بدائل أخرى لزيادة المساهمة في الإدارة بشكل يتكافأ مع مصالح إنجلترا في القناة . ووافق جرانفيل على فكرة تعيين أحد الأعضاء الانجليز بمجلس إدارة الشركة ، في وظيفة نائب الرئيس ، التي اقترحها دي لسبس ، وإن يكون الآخر عضوا في لجنة الإدارة ، كما وافقت الحكومة على الاقتراح الخاص بتعيين مفتش للملاحة يكون انجليزيا . وكذلك تعهد دي لسبس بزيادة عدد المرشدين الانجليز بالقناة (٥٥) .

الاتفاقية المؤقتة المبرمة بين الأعضاء الانجليز بالشركة

وبين دي لسبس في ١٠ يوليو ١٨٨٣

جهود الحكومة البريطانية :

واتخذت الحكومة البريطانية موقفا أخف وطأة على شركة قناة السويس من الرأي العام البريطاني ومن الشركات الملاحية وغرف الملاحة وملاك السفن والتجار الانجليز الذين هاجموا دي لسبس وشركة قناة السويس هجوما عنيفا عامي ١٨٨٢ ، ١٨٨٣ . ولم يستطع سياسة إنجلترا وقد ابتلعوا مصر لقمة سائفة ، أن يبتلعوا أيضا شركة قناة السويس ، والا اثاروا على أنفسهم مشاكل دولية لا قبل لهم بها ، وخاصة من جانب فرنسا ، فقد تهدد مركزهم في مصر كلها . لهذا نجد سياسة إنجلترا يتبعون أسلوب التفاهم مع دي لسبس لمكسب وده والحصول على ما يريدون . فتجد جرانفيل يرغب في التوصل الى اتفاقية معقولة مع دي لسبس يرضى بها كبرياء الفرنسيين ويشعرون بفائدتها وفي نفس الوقت لا تثير الرأي

Granville to British S.C.D., F.O., June 1, 1883, Parl.

(٥٥)

Pap. Egypt 17 (1883) No. 39.

العام البريطاني . وقد طلب جرانفيل من كرومر اقتراح مثل تلك الاتفاقية (٥٦) .

وكان دى لسبس قد وصف فى اجتماع حملة الأسهم بجلسة ٤ يونية ١٨٨٣ ، اتفاقية ١٨٧٦ بأنها اتفاقية لها طابع دولى وبأنها الاتفاقية الثانية بعد عقد الامتياز نفسه ، وهاجم الاحتجاجات البريطانية ووصفها بأنها « اضطراب عقيم » أثاره الحاقدون على أولئك الذين ساهموا بأموالهم وضحوا بها كأول مستثمرين من أول لحظة فى مشروع يهدف الى خدمة العالم بإنشاء قناة . وحاول دى لسبس الدفاع عن حقوق حملة الأسهم بالإشارة الى محاولة الحكومة البريطانية مضاعفة التزامات حملة الأسهم المالية ، أو بالأحرى تخفيض أرباحهم بمحاولتها فرض مصاريف تحسين قناة السويس من طريق أعمال مبالغ فيها أو عن طريق تخفيض رسوم المرور ، كل ذلك لحساب الملاحة البريطانية (٥٧) .

ويرى الباحث هنا أن الجمعية العمومية لحملة الأسهم كانت بالنسبة لدى لسبس أشبه ما تكون ببرلمان أو مجلس تشريعى يجلس هو على قمته كملك لدولة هى منطقة قناة السويس من أراض وقناة ملاحية وإنشاءات تابعة للقناة . وداخل هذا البرلمان (الجمعية العمومية لحملة الأسهم) يتم اتخاذ القرارات ويصدق على المقترحات التى يقدمها اليهم دى لسبس . ومجلس إدارة الشركة يمثل مجلس الوزراء ، ورئيس المجلس هو رئيس الدولة وفى نفس الوقت رئيس مجلس الوزراء .

واستغل دى لسبس منبر الخطابة فى الجمعية العمومية للرد على الهجوم عليه والانتقادات الموجهة اليه من جانب الصحافة والرأى العام البريطانى وغرف الملاحة والبحار وملاك السفن البريطانيين

Granville to Cromer, F.O. 6 33/7. No. 1. P.R.O. (٥٦)

June 29, 1883. Cromer Private Papers.

Bulletin Décadatre June 6, 1883 No. 412 Bis (٥٧)

الذين ذهبوا في وصفهم لدى لسبس بأنه دكتاتور شركة قناة السويس (٥٨) . وأخذت المعركة طريقها بين أطراف ثلاثة : الحكومة البريطانية وشركة قناة السويس والرأي العام البريطاني ممثلا في ملاك السفن والشركات الملاحية والتجار والصحافة البريطانية . فوجد مثلا اتحاد ملاك السفن البخارية التي تنقل التجارة الى الشرق والتي ارتفع مقدار حمولة اسطولها الى ٤ ملايين طن ، قد شعروا بعدم الرضا على ملاحظات دي لسبس بالجمعية العمومية لحملة الأسهم سابقة الذكر ، وبالتحالف المكشوف بين دي لسبس والأعضاء الانجليز في مجلس ادارة الشركة ، ووصفهم بأنهم جلبوا العار على انجلترا ، وأنهم قد تولوا « وظيفة ضخمة يتم عن طريقها سرقة بلادهم » (٥٩) .

ودارت مفاوضات ومناقشات ودراسات - كما رأينا - بين الحكومة البريطانية وشركة قناة السويس في النصف الأول من عام ١٨٨٢ نتيجة لضغط الرأي العام البريطاني وموقفه من شركة القناة . وكان من نتيجة التقدم المرضي للمفاوضات بين دي لسبس والأعضاء الانجليز بالشركة ، اعلان دي لسبس في ٢١ يونيو ١٨٨٣ عن نواياه في اقامة أضواء كهربية على القناة ، وأعلنت شركة قناة السويس في ٥ يوليو أسس التفاهم بينها وبين الحكومة البريطانية وأعلن تشيلدرز Childers ذلك في مجلس العموم البريطاني في ١١ يوليو ١٨٨٣ (٦٠) . فبناء على تعليمات الحكومة البريطانية كثفت الاتصالات بين دي لسبس والأعضاء الانجليز بمجلس ادارة الشركة وتمت اتصالات بينهما خلال شهرى ابريل ومايو ١٨٨٣ ، ودارسوا معه موضوعات تدسين القناة والطريقة التي سستدار بها القناة مستقبلا . ولم تسفر هذه المحادثات مع دي لسبس عن تقارب لوجهات النظر بينهما . وعلى هذا دعت الحكومة البريطانية دي لسبس ليكون

Ibid. No. 412. PP. 326 — 28.

(٥٨)

Farnie, Op. Cit., P. 312.

(٥٩)

Ibid.

(٦٠)

فى لندن فى موقع قريب ومباشر مع حكومة جلالة الملكة • وسافر
دى لسبس مع ابنه شارل أيمى دى لسبس الى لندن للتشاور •
وعقدوا هناك جلسات عديدة مع جرانفيل ومع وزير الخزانة ومع
وزير التجارة ، حيث أزيلت نقاط الخلاف المتبقية • وتم التوقيع
على النقاط الرئيسية لاتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣ المؤقتة (٦١) •

وفى الحقيقة نجد أن الحكومة البريطانية قد ساندت المفاوضات
التي كانت قد دارت بين الأعضاء الانجليز بالشركة وبين دى لسبس
بخصوص اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣ ، وحظيت بموافقة حكومة
انجلترا (٦٢) •

كذلك أخطر دى لسبس دوناي D'Aunay - القائم بالأعمال
الفرنسى بلندن - أن يحيط وزير خارجية فرنسا علما ، بأنه قد تم
الاتفاق مع الحكومة البريطانية وسيتم توقيع الاتفاقية معها فى الغد
١٠ يوليو ١٨٨٣ وهى تسوية يراها دى لسبس مرضية جداً • وأن
القرضى - الذى نصت عليه الاتفاقية - وستقدمه وزارة الخزانة
البريطانية قدره مائتا مليون فرنك لبناء القناة الجديدة ، بحيث
تصبح شركة قناة السويس فى غير حاجة عندئذ الى اللجوء لرجال
المال الفرنسيين • وكان دى لسبس قد لقي ترحيبا من جانب الوزراء
الانجليز • وهو دليل وبرهان رآه دى لسبس يؤكد الود والتعاطف
من جانب الحكومة البريطانية ورغبتها فى إيقاف سياسة سسرو
الفهم (٦٣) •

Report by British S.C.D. On Provisional agreement (٦١)
with M. de Lesseps of July 10 1883 Parl P. Egypt 12 (1883)

Granville to British S.C.D. F.O., July 16. 1883. (٦٢)
Parl Pap. Egypt 3 (1884) No. 3.

D'aunay to Challement وزير خارجية فرنسا Lond. July. 8, (٦٣)
1883, D.D.F. 1ère série T.V., No. 59.

بنود اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣ المؤقتة :

- ١ - تقوم الشركة بإنشاء قناة ملاحية ثانية موازية تقريبا للقناة الحالية وذات عمق وعرض كافيين لمواجهة التطور المستمر لبناء السفن .
- ٢ - أن تتم القناة الثانية في أواخر عام ١٨٨٨ بقدر الامكان .
- ٣ - ٤ ، ٥ - خاصة بمسألة تخفيض رسوم المرور .
- ٦ - عند أول فرصة لخلو وظيفة نائب الرئيس سيعين أحد الأعضاء الانجليز باستمرار نائبا للرئيس .
- ٧ - أن العضو الانجليزى فى الادارة الذى يعمل حاليا كعضو شرف فى لجنة الادارة سوف يصبح عضوا عاملا عندما تسمح الخلوات بذلك . وبعد ذلك يصبح أحد الأعضاء الانجليز عضوا مستديما فى اللجنة .
- ٨ - أن يصبح العضوان الانجليزيان أعضاء فى اللجنة المالية .
- ٩ - أن تختار الحكومة البريطانية ضابطا انجليزيا للتعين بمعرفة مجلس ادارة الشركة فى وظيفة « مفتش للملاحة » وتحدد اختصاصاته بالاتفاق مع أعضاء مجلس الادارة الانجليز .
- ١٠ - تعهد الشركة بتعيين نسبة عادلة من المرشدين الانجليز فى القناة مستقبلا .
- ١١ - أن تبذل الحكومة البريطانية مساعيها الحميدة لكى تحصل على الامتيازات الضرورية الآتية للشركة من الحكومة المصرية :
- ١١ / ١ الاراضى المطلوبة لشق القناة الجديدة ومناطق
- الاقتراب منها :

(ب) القناة العذبة بين الاسماعيلية وبورسعيد على الاسس
التى سبق للحكومة البريطانية قبولها .

(ج) مد الامتياز الحالى لشركة قناة السويس لسنوات عديدة ،
٩٩ عاما تبدأ من اتمام حفر القناة الثانية . ومقابل
مد هذا الامتياز ، ستدفع الشركة للحكومة المصرية
ابتداء من بداية العقد الجديد ولدة ٩٩ عاما الى خزانة
الحكومة المصرية ١٪ من اجمالى الربح الصافى .

١٢ - تقرض الحكومة البريطانية الشركة بالتقسيط ما يتطلبه شق
قناة ثانية تتضمنه القناة العذبة ، وذلك بمبلغ لا يتجاوز ٨
ملايين جنيه استرليني وبفائدة ٣ ١/٢٪ سنويا ويسدد القرض
على مدى خمسين عاما .

١٣ - تقديم رؤوس موضوعات الاتفاقية على الفور لمجلس العموم
البريطانى . وستقدم تفاصيل هذه الاتفاقية لمجلس ادارة
الشركة بالاتفاق مع حكومة انجلترا ، ولن تصدر نافذة
المفعول الا بعد اقرار البرلمان لها . ووقع عليها : دى لسبس
وريفرز ولسون واستوكس (٦٤) .

موقف القوى المتصارعة من اتفاقية يوليو ١٨٨٣ :

هذا وقد ارسل الاعضاء الانجليز فى ادارة الشركة تقريراً
مفصلاً حول جميع بنود الاتفاقية المؤقتة . فبالنسبة لموضوع زيادة
مشاركة 'انجلترا فى ادارة الشركة ، رأوا ان تحقيق هذا الهدف
يتم عن طريق اسهام أكبر فى الادارة سواء فى قناة السويس نفسها
ام فى رئاسة الشركة بباريس Head Quarters أو بالاثنتين
معا . ولكن التنفيذ ليس بالأمر السهل .

أما فيما يتعلق بالموظفين في مصر ، فإن مسألة تعيين موظفين انجليز جدد في أدنى السلم الوظيفي أمر سهل ، وهو متاح لجميع الجنسيات . وعلى هذا لن يكون هناك اعتراض على تعيين موظفين انجليز جدد ، إذا ما تقدموا لشغل هذه الوظائف . وعلى هذا يكون من المرغوب فيه في المستقبل تشجيع الموظفين الانجليز الشبان للالتحاق بخدمة الشركة ، ولكن الوظائف العليا قد تم شغلها بالترقيات ، وعلى هذا يصبح من الظلم للموظفين الموجودين بالخدمة وأمر يدعو لاثارة الشكوى والضعف إذا ما تم تعيين موظفين انجليز في هذه الوظائف العليا ، بالإدارة المركزية للشركة مباشرة دون سابق خدمة بها . وعلى هذا كان من الصعب على دى لسيبس أن يمنحنا مثل هذا الامتياز . وإن كان دى لسيبس قد وافق على مسألة تعيين « مفتش ملاح » انجليزى تختاره الحكومة الانجليزية ويكون تحت تصرف ربابنة السفن الانجليزية المارة بالقناة لتلقى شكرهم والذي يسهل عملية عبور سفنهم بشكل عام (٦٥) .

وكان شارل دى لسيبس قد قدم - عقب عودته من رحلته لباتاناما في ربيع ١٨٨٣ - اقتراحاً لمجلس إدارة شركة قناة السويس بإنشاء وظيفة جديدة بالقناة تسمى : « مفتش ملاح » يتولاه انجليزى . وقد شكر جرانفيل دى لسيبس على هذا الاقتراح (٦٦) .

وقد رأى الأعضاء الانجليز بإدارة الشركة ضرورة أن يتولى هذه الوظيفة ضابط بحرى برتبة « اسميرال » أو على الأقل ربان وذلك بهدف إزالة الشكاوى المتزايدة عندها في الآونة الأخيرة والتي كانت مثار صدام بين ربابنة السفن والوكلاء الملاحين وبين موظفى شركة قناة السويس ، على أن تحدد وظائفه واختصاصاته بعناية في اتفاقية مع الامضاء الانجليز والذين يعتقدون أنه من الضروري اعطاؤه

Ibid.

(٦٥)

British S.C.D. to Granville, No. S 27, 30 dated, Mar

(٦٦)

8, 1883 Parl. P. Egypt 17 (1883).

سلطات ومسئولية معقولة ، ويجب أن يكون له استقلاله عن فروع
الادارة بشركة القناة (٦٧) .

هذا وقد استند هتروفو Hitrovo (٦٨) الى مسألة
« مفتش الملاحة » بأن الحكومة البريطانية قد فكرت في وقت ما في
انشاء منصب مفتش لقناة السويس يشغله أحد ضباط الأسطول
البريطاني ، كدليل لانشاء سلطة دولية دائمة في منطقة قناة
السويس (٦٩) .

ويعد أن أبرم اتفاق بين شركة قناة السويس وبين ملك السفن
تضى على أسباب النزاع ، ومن ثم تعد هناك حاجة لهذه
الوظيفة (٧٠) .

وكذلك كان هناك اقتراح بأن يتولى ادارة القناة الملاحية
الثانية انجليز ، ولكنه قوبل بالاعتراض الشديد . فمصاريف
الموظفين المضاعفة وذلك عندما يتم تشغيل القناتين معا بمعرفة نفس
موظفي الشركة فيه اقتصاد للمصروفات ، علاوة على استحالة
انشاء هيئتين من الموظفين مختلفي الجنسية واللغة والعدادات جنبا
الى جنب ، وما يترتب على ذلك من أخطار الصدام والحقد
بينهما (٧١) .

وبالنسبة لموضوع الحصول على نصيب أكبر في الادارة
المركزية للشركة بباريس ، رأى الأعضاء الانجليز أنه رغم تزايد

Report of B.S.C.D. Parl. P. Egypt. 12 (1883) Op. Cit. (٦٧)

(٦٨) مندوب روسيا في مؤتمر باريس الخاص ببحث قناة السويس
(١٨٨٥) وذلك في معرض رده في اللجنة الفرعية على المندوب البريطاني
بخصوص انشاء لجنة دولية لمراقبة تنفيذ الماهدة المقترحة للقناة ، انظر :
PP. Egypt 19 (1885) No. 11., May 6, 1885.

Ibid. (٦٩)

(٧٠) انظر ص ١١٢ من هذا الفصل .

Report of B.S.C.D. Op. Cit. (٧١)

أهمية هذا المطلب في إنجلترا ، إلا أنهم لا يحذون مسألة زيادة عدد الأعضاء الانجليز بمجلس إدارة الشركة . إذ ليست العبرة بزيادة العدد ، وإنما بضمان أن يكون لهم الأغلبية في المجلس ، وأن زيادة عضوين أو ثلاثة بمجلس الإدارة لن تقوى بل تضعف من سلطة ممثلي إنجلترا بالمجلس . وضربروا مثلاً بأنه خلال السنوات السبع التي تولى فيها الأعضاء الانجليز الثلاثة العمل بالمجلس ، تمت دراسة ومناقشة الأمور ذات الأهمية بطريقة ثابتة ، وتمت تسوية المشاكل عن طريق الاتصال مع الرئيس ونائب الرئيس وذلك قبل عرضها رسمياً على المجلس ، ولم تذكر مناسبة واحدة في أذهاننا حدث فيها انقسام بالمجلس في مسألة ذات أهمية حقيقية ، وعلى هذا لا توجد فائدة ستعود من جراء زيادة الأعضاء الانجليز في مجلس الإدارة ولهم نفس الشخصية الرسمية التي للأعضاء الانجليز الثلاثة الموجودين حالياً بالمجلس ، وإذا ما نص على حجز عدد معين من المقاعد بالمجلس للانجليز ليست لهم الصفة الرسمية وإنما فقط على أساس جنسيتهم، فستكون نتيجة ذلك خلق كتلة منفصلة ، وهذا سيؤدي إلى نظام التصويت باستمرار حول المسائل المعروضة على المجلس ، وفي هذا ضرر للمصالح البريطانية لأن الأعضاء الانجليز في المجلس سيكونون أقلية (٧٢) .

هذا وقد وافق دى لسبس على تعيين نائب للرئيس يحل محله أثناء غيابه ، وأن يتم اختياره باستمرار من بين الأعضاء الانجليز بالمجلس ، بينما يعين واحد بلجنة الإدارة واثنان باللجنة المالية التي تقدم لها كل المسائل للموافقة عليها قبل عرضها على المجلس . وهذا هو كل ما استطاع الأعضاء الانجليز الحصول عليه من دى لسبس الذي أوضح أن حملة الأسهم سيوافقون عليها إلا أن مسألة إعادة تشكيل المجلس بحيث يصبح لانجلترا الأغلبية فيه فقد كان الهدف العاوى منه هو حماية المصالح البريطانية المرتبطة بالقناة (٧٣) .

ولم يظهر دى لمبس تعجله فى طلب القرض الذى ستقدمه له الحكومة البريطانية لإنشاء القناة الثانية - رغم الفائدة التى ستعود على الشركة - فقد رأى أن المساهمين لن يوافقوا عليه لأنه لا يمثل ميزة بالنسبة لهم ، فلن يجنوا مزايا من ورائه (٧٤) .

عندئذ طلب دى لمبس عقد جلسة طارئة لمجلس إدارة الشركة يوم ١٢ يوليو ١٨٨٢ لبحث مشروع الاتفاقية وقد أوضحت المناقشات أن كثيرا من أعضاء المجلس قد انتابتهم الدهشة والفزع لما أسموه بخطورة هذا الامتياز الذى قدمه دى لمبس على حساب الشركة :

«They considered the magnitude of the concession made by M. Delsseps on behalf of the Company» . (٧٥) .

فانتقدوا بشدة بنود الاتفاقية ، وتركزت انتقاداتهم حول مسألة تقديم إنجلترا قرضا لإنشاء القناة الجديدة . وكذلك مسألة تعيين « مفتش للملاحة » وقد رد شارل دى لمبس على هذه الانتقادات بطريقة مقنعة ودافع عن المزايا المتبادلة للطرفين فى الاتفاقية المقترحة . وأنه حسب قانون شركة قناة السويس يستلزم مرور شهر لاعطاء الموافقة الرسمية بالتصويت بالنسبة لتعديل تعريف رسوم العبور أو بالنسبة لطلب القرض . ولم يكن أمام المجلس فى هذا اليوم سوى التصويت على المسائل العامة ، وعلى هذا كان على المجلس أن ينعقد بعد شهر من هذا التاريخ لإصدار القرار . وأبدت غالبية أعضاء المجلس عدم رضاها عن بنود الاتفاقية ، وأوضحت أن المزايا التى قدمت للحكومة البريطانية لا تتناسب مع ما سيحصلون عليه من فوائد (٧٦) .

Ibid.

(٧٤)

Standen to Granville. Paris. July 12, 1883. Parl.

(٧٥)

Pap Egypt. 17 (1883) No. 47.

Standen to Granville, Paris. July 12, 1883. Parl

(٧٦)

Pap. Egypt 17 (1883) No. 47.

وقوف دى لسبس وفرنسا :

أما فى فرنسا فكان الوضع يختلف ، فقناة السويس ارتبطت بمواقف ومشاعر الفرنسيين ، فهى انتصار للحضارة الفرنسية ، رغم معارضة إنجلترا ووقوفها ضد شق قناة السويس . لذلك أثلج الاتفاق الجديد مع الشركة ، صد. الفرنسيين ، وجعل حملة الاسهم يتطلعون الى امتيازات مشابهة(٧٧) .

هذا ، وإذا نظرنا الى حمولة السفن الفرنسية التى عبرت القناة نجدها قد سارت ببطء منذ عام ١٨٧٦ ، وانخفضت نسبة نصيبها من الحمولات العابرة للقناة من ٨٣٪ عامى ١٨٧٠ - ١٨٨٠ الى ٤٨٪ فى عام ١٨٨١ . ثم ازدادت حمولة السفن الفرنسية بشكل كبير بنسبة ٤٤٪ فى عام ١٨٨٢ وبنسبة ٩٥٪ عام ١٨٨٣ نتيجة ظهور خطوط ملاحية فرنسية جديدة عبر قناة السويس الى الموانئ التى تحت الاحتلال الانجليزى مثل سينى وكلكتا وهونج كونج والبصرة . كما ارتفع نصيب فرنسا من اجمالى الحمولات بالقناة من ٦٥٪ عام ١٨٨٢ الى ٩٧٪ فى عام ١٨٨٣ . وهكذا مزجت قناة السويس المصالح المالية والعاطفية للفرنسيين ، لأنها ذكرت فرنسا بعملها العظيم حتم انف إنجلترا(٧٨) .

ويبحث دى لسبس برسالة الى جلاستون فى ٢٠ يوليو ١٨٨٣ مؤكدا له أن الراى العام فى فرنسا استطاع أن يطوى صفحات الماضى ويغفر ، ورحبت بالاتفاق . أما فى إنجلترا فقد أعلن الراى العام عن وجهة نظره بطريقة متسرعة ، فمازالت العداء القديمة مستعرة عند البعض ، لذلك تناسوا أهمية الاتفاق الجديد ومزاياه بتسرعهم بالحكم عليه . وأبدى دى لسبس أسفه لاثارة مناقشات حادة بين الدولتين الصديقتين ، وخشى أن تحدث هذه المناقشات

جرحا لا يمكن التثامه قبل فترة طويلة ، فمن مصلحة البلدين أن يسود الصفاء وتقوم الصداقة بينهما على أسس متينة . وأسف دى لسبس كل الأسف لرؤية هذا العمل العظيم الذى قامت به الرأسمالية الفرنسية فى مصر لصالح التجارة العالمية وقد أصبح مثار فرقة ومناقشات برلمانية ، وأن يحدث ذلك على مرأى ومسمع من أوروبا التى تشهد على خطأ يرتكب من حكومة إنجلترا ، وهى حكومة الأحرار ، ونرى كيف تذبج العدالة . ثم يستطرد دى لسبس فى رسالته لجلادستون بقوله : « ولذلك وابتغاء مصلحة السلام العام ولخدمة التحالف الفرنسى البريطانى الذى لا غناء عنه لحضارة العالم ، أرجو ألا تقيدوا أنفسكم قبل ملك السفن وقبلى بنصوص الاتفاق الذى وقعنا عليه . ويملك مجلس ادارتنا طبقا لنظام الشركة الحالى ، السلطات اللازمة التى تجيز له أن يقرر حفر قناة ثانية كما يملك أن يرفع رسوم المرور ، وسيمدنا حملة الأسهم بالمعونة اللازمة لحفر القناة الثانية . وبناء على ذلك أعلن أنه فى حالة إيقاف العمل بالاتفاق الذى عقدنا وكذا فى حالة الفائه ، سنقوم من جانبنا بحفر القناة الثانية وسنستمر محافظين على علاقات الود والصداقة التى تربطنا بممثلى صاحبة الجلالة فى مجلس الادارة وستجرى التحسينات اللازمة للقناة لتظل مفتوحة لملاحة أساطيل الدول المختلفة ، من غير تمييز أو استثناء ، وعلى أساس المساواة العامة كما جاء فى عقد الامتياز » (٧٩) .

وقد قام جلادستون بتلاوة خطاب دى لسبس على البرلمان البريطانى (٨٠) . وشكر جلادستون دى لسبس على رسالته الصريحة وعلى ما أبداه فى خطابه بخصوص مسألة عدم التزام جلادستون ببناء على الظروف آنذاك ، باستعجال الاتفاقية فى البرلمان (٨١) .

De Lesseps to Gladston, 20-7-1883. Parl. Pap. (٧٩)
 Egypt 15 (1883) No. 2., Cf. Roux T. 2., Op. Cit., PP. 124 — 5.
 Parl. Pap Egypt 15 (1883), Cf. Wilson, The Suez (٨٠)
 Canal. London. 1937. P. 70.

Gladstone to De Lesseps, Lond, July 23, 1883. Parl. (٨١)
 Pap. Egypt 15 (1883). No. 3., Cf. Bulletin Déc, 12-8-1883. No. 418.

وقد انعسكت روح التفاهم بين دى لسبس وحكومة الأحرار في بريطانيا آنذاك ، على موقف الحكومة الفرنسية من الأزمة التي أثارها البرلمان البريطاني ، وهجوم الصحافة على الاتفاقية . فقد تقابل وادنجتون - سفير فرنسا بلندن - مع جرانفيل ، وكانت مقابلة ودية للغاية ، وسأله جرانفيل بصفة رسمية عما إذا كانت الحكومة الفرنسية سوف تتدخل في مسألة قناة السويس .

ورد عليه وادنجتون (وفق اتجاه الحكومة الفرنسية في هذه الأزمة) بأن تظل هذه المفاوضات مستمرة ولدة طويلة بين الحكومة الانجليزية والشركة ودى لسبس من جانب آخر على وجه الخصوص ، فهو لم يطلب تدخل الحكومة الفرنسية . وقد عبر جرانفيل عن رضاه لاجابة وادنجتون على استفساره - وقد تقابل وادنجتون مع سولسبرى ونورثكوت - زعيمى المعارضة في إنجلترا - ولم يكونا راغبين في بحث مسألة قناة السويس ، وتنبأ وادنجتون بأن مناقشة البرلمان للاتفاقية - يوم الاثنين القادم - لن تؤدي الى التصديق السريع عليها ، وأن تأجيل المفاوضات مع الشركة ، سيعطى الوقت للرأى العام الانجليزي للهدوء . وحاول وادنجتون استخدام أسلوب الوعظ والتهدة عندما تقابل مع كثيرين من الساسة الانجليز من رجال الحزبين (٨٢) .

موقف الرأى العام البريطانى من الاتفاقية :

وبناء على اتفاق ١٠ يوليو ١٨٨٣ عرض تشيلدرز الاتفاقية على مجلس العموم البريطانى فى اليوم التالى . لما له من كفاءة وخبرة فى المسائل المالية والملاحية والمواصلات . وقد اهتم بمسألة قناة السويس منذ افتتاحها للملاحة ١٨٦٩ ، الا ان المعلومات التي كانت تصل اليه عن الموضوع غير صحيحة ولم يقدم أى تفسير لنصوص الاتفاق مع الشركة . وكان اعلان الاتفاق المؤقت مع الشركة

Waddington & Odalliment. Lond., 27-7-1783. D.D.F. (٨٢)
1ère Série, T.S. No. 66.

قد تزامن مع أول ذكرى لضرب مدينة الاسكندرية ، وجاءت هذه الذكرى فى نفس الوقت مع انباء ضرب الفرنسيين لناماتاف Tamatave فى مدغشقر ، واستقبلت تلك الانباء ببرود ينذر بالسوء ، وبمسائل تثير الاضطراب من جانب الأحرار أكثر من المحافظين . ونتيجة لتلك الانباء اخفت الدعوى التى تطالب بأسهم قناة السويس . لقد خلق الاتفاق الجديد المؤقت مع الشركة صورة تبدو أنه امتيازات مبالغ فيها لصالح الشركة وفرنسا فيما يتعلق بحقوق الملكية التى حصلت عليه انجلترا باحتلالها لمصر . لقد كان هذا من عمل الحكومة وليس من وجهة نظر المصالح الاقتصادية الخاصة ، فبعملها هذا قامت بتوضيحات اقتصادية جوهرية من أجل دوافع سياسية(٨٣) .

جاءت تلك الأحداث متطابقة مع تعيين السفير الفرنسى الجديد بلندن ، وادنجتون ، الذى جعل التحالف الانجليزى - الفرنسى محور سياسته الخارجية عام (١٨٧٧ - ١٨٧٩) ، وكانت النية متجهة الى تجديد التحالف الانجليزى - الفرنسى - وقد نتج هذه الفرصة أيضا لجلاستون أن يكرر ضربة دزرائيلى فى عام ١٨٧٥ بحصوله على أسهم قناة السويس ، بأمل التصويت المبدئى فى البرلمان لقرض الثمانية ملايين جنيه استرلينى(٨٤) .

اتجه الرأى العام البريطانى الى أن شركة قناة السويس لم تقدم امتيازات حقيقية ، كما رفضت تحويل مقرها الى انجلترا ، ولم توافق على أن يكون عدد الأعضاء الانجليز بمجلس الإدارة هم الأغلبية ، أو تخفيض الرسوم فى وقت مبكر ، أو الى مستوى كبير فى التخفيض . ولقد طلبت الشركة أن يكون القرض مستهلكا من أرباح الأسهم المستحقة للحكومة البريطانية ، وهو اقتراح رفضه الأعضاء الانجليز بمجلس الإدارة ، ولقد أعطى الاتفاق للشركة كل

Farnie, Op. Cit., P. 313.

(٨٣)

Ibid

(٨٤)

ما كانت تحتاج اليه ، واعترفت بالسلطة المطلقة التى طالب بها دى
لميس ، ومنحت الشركة الرعاية والحماية فى ظل القوى السائدة
فى مصر . وافترضت الاتفاقية الاعتراف بسيادة الشركة المطلقة
والدائنة ونساعت من قوتها وممتلكاتها ، وضحت بحرية البريطانيين
فى العمل فى المستقبل(٨٥) .

بينما رأى البعض ان الاتفاقية قد اعطت رأسمال انجليزى
لبناء قناة ثانية وفى أرض أجنبية ، وان هذا العمل سيظل تحت
السيطرة الفرنسية لمدة ٢٠ عاما بعد ١٩٦٨ . واعطت الاتفاقية
الشركة الفرصة لكى تتجنب طلب الأموال بعد سوق فرنسا المالى
طبقا لرغبة الحكومة الفرنسية(٨٦) . علاوة على ان القرض
سيمنح بسعر فائدة منخفض لم يسبق ان حدث فى أى سوق للمال ،
وأوضح عن سوء استقلال ، سبب الاساءة الى جلايستون ، فلم يتعد
سعر المائة ١٪ وعلى هذا أصبحت هناك امانة خفية تقدر بنحو
١٠٠٠٠٠ جنيه استرلينى سنويا ، أو ٢٣ مليون جنيه استرلينى
خلال عشرين عاما(٨٧) .

وقد رأت بعض الشركات الملاحية أنها قد عولمت بازدياء
مدروس ، وان المصالح المالية قد أسوء اليها بتقديم قرض (٨
ملايين جنيه استرلينى) للشركة ، ذلك القرض الذى كان من المفروض
ان يقدمه أحد البنوك ، كما حدث فى عام ١٨٧٦ .

هذا ولم يعمل الاتفاق على تغيير جذرى فى توازن القوى بين
بريطانيا والشركة . بل أمنت فقط الانشاء السريع والرخيص للقناة
الثانية ، ولم تحقق حلم الأمة بانشاء قناة انجليزية تشق فى الأرض
المصرية التى تقع على بعد ٢٠٠ ميل من Beach Head ،

Ibid.

(٨٥)

D'aunay To Challemel Lacour, 8-7-1883. D.D.F.T.V.

(٨٦)

No. 59.

Farnie, Op. Cit., P. 313.

(٨٧)

وفشلت في تحقيق الأمانى التى جاشت بصدور الشركات الملاحية والدوائر التجارية بعد موقعة التل الكبير ، عندما ظهر قطاع جديد ينادى بالمصالح البريطانية بقوة داخل البرلمان (٨٨) .

وكذلك عارض الرأى العام فى بريطانيا الحكومة بشدة وينفس القوة التى أبدوا بها للحكومة عام ١٨٧٥ . وفى خلال الفترة من ١٢ - ٣٠ يوليو تم عقد ٣٢ اجتماعا للاحتجاج فى كل أنحاء بريطانيا على يد اتحاد ملاك السفن وغرف التجارة ، بينما انهالت الأسئلة فى مجلس العموم البريطانى يوميا على المسئولين ، وخاصة من جانب حزب المحافظين لأن المسألة سسرعان ما انتقلت الى أيدي الأحزاب ، وأصبحت مسألة حزبية . وان معارضة حزب المحافظين كانت ضعيفة إبان أحداث عام ١٨٨٢ ، وذلك إزاء نجاح الوزارة فى الحصول على قرض لعمليات عام ١٨٨٢ ، وأحرازها نصرا عسكريا لإنجلترا ، كل ذلك أضعف من معارضة حزب المحافظين . ولكن وجد الآن حزب المحافظين الفرصة الذهبية سانحة له متمثلة فى مسألة قناة السويس ، لازعاج ومضايقة الحكومة (٨٩) .

وقد نادى بعض ملاك السفن ببنى اقتراح دوق مانسستر بان يقوموا بإرسال سفنهم حول رأس الرجاء الصالح فى رحلة الذهاب ، كإجراء احتجاج ضد الشركة ، وعلى هذا يتم تخفيض ما يعادل نصف عدد السفن البريطانية العابرة للقناة ، وأن ذلك سيؤدى الى تخفيض دخل الشركة بما يعادل ٢/١ إيراداتها . كما أبدت المطلب القومى بشق قناة ملاحية انجليزية تحت رعاية وسلطة بريطانيا وبراسمال انجليزى ، وهى مسألة يجب الا تحصر فى نطاق ملاك السفن . اذ هى اعم واشمل لكل البريطانيين . فهى ضرورة قومية ، وحلها الصميح سيكون له اثره العميق على قطاعات كبيرة من الطبقات العاملة فى البلاد . وعلى هذا حظى حزب المحافظين على تأييد ومساندة كثير من الغرف التجارية ، وأجبروا الحكومة

Farnie, Op. Cit., P. 314.

(٨٨)

Ibid.

(٨٩)

علي أن تساند مسألة استخدام إيرادات أرباح أسهم إنجلترا في قناة السويس والتي ستحصل عليها اعتباراً من عام ١٨٩٤ لتعود إلى ملك السفن (٩٠) .

موقف الحكومة العثمانية من الاتفاقية :

ولقد أثار هذا الاتفاق احتجاج السفير التركي في ١٨ يوليو ١٨٨٣ . فقد أخطرت الحكومة العثمانية الحكومة البريطانية أن كل التعديلات أو أي امتداد للامتيازات التي ستمنح لدى أسبس يجب أن تحصل على تصديق السلطان قبل تنفيذها (٩١) .

الاتفاقية في البرلمان البريطاني :

وتم عرض الاتفاقية في اليوم التالي (١١ يوليو ١٨٨٣) على البرلمان ، وقام تشيلدرز بعرض النقاط الرئيسية للاتفاقية . ووجه بورك Bourke - من زعماء المعارضة - أسئلة للحكومة منها : سؤال حول الضمانات التي اتخذتها الحكومة ضد الدولة أو الدول الأجنبية لضمان طريق مواصلات إنجلترا مع الهند والصين والشرق عبر قناة السويس . وتأمين المصالح البريطانية باتخاذ إجراءات عسكرية لحماية قناة السويس ، ورد جلاستون - رئيس الوزراء - بأن هذا الموضوع من السياسة العليا للدولة . وبالنسبة لاقتراح زيادة عدد أعضاء المديرين بمجلس الإدارة ، لا توجد هناك فائدة ترجى للبلاد من حصول إنجلترا على الأغلبية المطلقة داخل مجلس إدارة الشركة . فوجود عدد قليل من الأعضاء الانجليز لهم سلطات قوية ويستطيعون تحقيق المهمة الموكلة اليهم ، أحسن بكثير من وجود عدد كبير من المديرين الانجليز . وبطبيعة الحال عندما تتحرر أسهم إنجلترا ، وتحصل على الفوائد في عام ١٨٩٤ ، فإن مسألة التمثيل لحملة الأسهم سوف تكون مختلفة . كما أن الحكومة لا تنوي اقتراح

Ibid. .

(٩٠)

Hansard, 3 Rd. Serie, Vol. 281., 19 July 1883.

(٩١)

Fitzmaurice

نقل مقر ادارة الشركة • كما أن وجود ادارة أخرى للقناة الجديدة سيكون — في رأيه — صعبا للغاية (٩٢) .

كذلك أثار أحد الاعضاء من حزب الاحرار بالمجلس سؤالا حول قيام مقارضات مع حكومة مصر وتركيا حول انشاء قناة ثانية وأفاد جلاستون أنه لا توجد مقارضات حاليا معها وعندما يقر البرلمان الاتفاقية فسيكون هناك اتصالات معها حول هذا الموضوع بطبيعة الحال (٩٣) • كما استفسر ديمندولف H.D. Wolff عن تمويل قرض انشاء القناة الثانية فرد وزير الخزانة بأنه سيتم الحصول على قرض الثمانية ملايين جنيه استرليني بنفس الطريقة التي حصلت بها الحكومة البريطانية على الأربعة ملايين جنيه استرليني لشراء أسهم قناة السويس في عام ١٨٧٥ (٩٤) •

ودافع جلاستون عن أحقية دى لسبس في توسيع قناة السويس ، لمواكبة التطور في حركة الملاحة بالقناة ، ولكن الحكومة البريطانية رأت انشاء قناة أخرى موازية لها (واحدة للذهاب وأخرى للعودة) • وعلى هذا فإن الأراضي غير كافية لشق هذه القناة الثانية ، وحيث أن الأرض ملك للحكومة المصرية ، وأن الشركة لن تحصل على امتياز جديد له طابع سياسي وإنما الشركة في حاجة فقط الى الأراضي الضرورية من الحكومة المصرية لشق القناة الثانية • والجانب الآخر خاص بمسألة احتكار دى لسبس لشق القنوات عبر برزخ السويس ، وأكد جلاستون (خلال جلسة ١٢ يوليو ١٨٨٣ بالبرلمان) على أن دى لسبس له الحق المطلق لانشاء قناة في برزخ السويس • وأن الاعتراف بدعوى دى لسبس لاحتكاره القناة قد دعمتها نصيحة قاضي القضاة بانجلترا ورجال القانون القابعين للملكة (٩٥) •

Hansard, Vol. 281, 11 July, 1883. P-uce, Gladston. (٩٢)

Ibid, July 12, 1883, Vol 281. Gladston. (٩٣)

Ibid, 11-7-1883. Wolff, Childers. (٩٤)

Hansard, July 12, 1883, 3 Rd. Serie. Vol 281. Gladstone. (٩٥)

كذلك اثير موضوع المحاكم المختصة بالنظر فى القضايا والمنازعات الخاصة بالقناة الجديدة ، فاعترف وزير الخزانة بأن شركة قناة السويس مصرية (فى جملة ١٧ يوليو ١٨٨٢) وأن نزاع الأجانب مع المصريين من اختصاص المحاكم المختلطة ، أما نزاع الشركة مع مساهميها فينص قانون الشركة على أن يكون التحكيم بالمحاكم الفرنسية (٩٦) .

وقد أثار أحد الاعضاء سؤالا حول مسألة حق دى لسبس المطلق فى الاحتكار ، الذى ورد فى عقد امتياز ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ لإنشاء شركة عالمية لشق قناة فى برزخ السويس ، هذا الحق يرتبط فقط بفترة حياة دى لسبس . ورد جلاستون بأن الحق الذى أعطى لدى لسبس لا ينتهى بموته ، وإنما يستمر للشركة التى قام بتكوينها (٩٧) .

كذلك أثار ستافورد نورثكوت Stafford Northcote - زعيم المعارضة - ما نشرته إحدى الصحف اليومية وجاء فيها حديث لشارل دى لسبس مع أحد المراسلين الصحفيين حيث أورد اعترافه بنجاح شركة قناة السويس فى الحصول من الحكومة البريطانية على الاعتراف الصريح بسلطات الشركة المطلقة . فأكّد له شارل دى لسبس أنه لم يحدث أثناء المفاوضات أو حتى قبل المفاوضات أن يبحثت الحكومة الانجليزية سلطات شركة القناة . وردا على هذا الاستفسار أكد وزير الخزانة صحة هذا الخبر (٩٨) .

وعلى أية حال تصدى جلاستون للدفاع عن مشروع الاتفاقية وعارنه وزير الخزانة « تشيلدرز » ووزير التجارة « تشمبرلين » ولكنهم استشهدوا لمعارضة وهجوم شديدين من جانب مجلس العموم البريطانى . وقالت غالبية النواب انه اذا كان الأمر يستلزم انشاء

Ibid. July 7. 1883. Vol. 281.

(٩٦)

Ibid July 19, 1898. Gladstone.

(٩٧)

Ibid. 20-7-1883. Stafford Northcote.

(٩٨)

قناة جديدة ، فيجب أن تكون هذه القناة بريطانية ، وأن تشق بمعرفة شركة بريطانية ، ولا يكون لدى لسبس شأن بالقناة الجديدة • ولكن جلاستون رد عليهم بأن دى لسبس قد حصل من وإلى مصر على امتياز بحفر القناة ، ومفهوم من عقد الامتياز ، أنه في حالة شق قناة جديدة ، فلا يجوز لغيره أن يقوم بهذا العمل ، واستشهد في هذا برأى مستشارى التاج البريطانى ، واعترض المجلس على الاتفاق بأنه لا يكفل المصالح البريطانية بالقدر المطلوب (٩٩) •

ولتذليل تلك الصعوبات التى اثارها البرلمان الانجليزى ، طلب أعضاء مجلس ادارة الشركة الانجليز من دى لسبس أن يقدم من جانبه بعض التسهيلات التى تساعد الحكومة على اقناع البرلمان بالموافقة على المشروع (١٠٠) • وبعث ديلسبس بخطابه سالف الذكر (١٠١) • وتلى هذا الخطاب على مجلس العموم البريطانى فى جلسة ٢٣ يوليو ١٨٨٣ ، وأعلن جلاستون فى هذه الجلسة أنه قد عدل من مطالبة المجلس بالموافقة على اتفاقية ١٠ يوليو لسببين :

الاول : انعدام الروح الودية والتفاهم بصفة عامة •

والثاني : تأجيل البت فى الموضوع ، ربما يتيح الفرصة لوجود ترتيبات أو اتفاقية أحسن (١٠٢) •

(٩٩) راجع بالتفصيل المناقشات التى داوت فى مجلس العموم البريطانى حول اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣ والتى استغرقت عدة جلسات بدأت فى ١١ يوليو ١٨٨٣ وانتهت بجلسة ٣٠ يوليو ١٨٨٣ فى :
Hansard. 3 Rd. Serie. Vols : 281 — 286 والمجموعة الكاملة موجودة .
بالكتبة العامة لجامعة القاهرة تحت رقم ٧٣٤٥٤ •

• Voisin Bay, le Canal de Suez, T. III, Op. Cit. (١٠٠)
P. 27, Cf. Wilson., Op. Cit., P. 69. • • • • •
• (١٠١) من ١٨١ من البحث •
Hansard., Op. Cit., July 23, 1883: Gladstone: Vol: 282. • (١٠٢)

وقد فزع جلاستون من الانفجار القوي من أجل « الكبرياء ، الطبع ، الجهل ، والعاطفة » وصمم على ألا يضحى بدى لسبس من أجل ملاك السفن أو حزب المحافظين . وكانت المفاوضات بين الحكومة البريطانية والشركة من خلال فترة حكمه لصالح الشركة . كما تميز عهده باحترام لقدسية العقود التي برزت أهميتها للمبريطانيين في الأراضي الأخرى (١٠٣) .

وقد أدى ذلك الى أن يركز ملاك السفن والمحامون وحزب المحافظين هجومهم الشديد على « احتكار الشركة » ووصفوه بأنه حق غير موجود في القانون أو الحقيقة ، وأنه لم يتضمنه امتياز ١٨٥٤ أو نادى به ديلسبس قبل عام ١٨٧٢ (قبل أزمة رسوم المرور) . وهاجموا « السلطة المطلقة » وهي النقطة التي ركز عليها مارك نابير Mark Napier أحد أعضاء مجلس العموم ، وكان لها جاذبية ، ولم تكن لها أهمية قانونية ، وقد اهتم مديرو شركة القناة بطبع هذه العبارة بحروف كبيرة وغير عادية وواضحة كأنها فنار على شاطئ خطر (١٠٤) .

وقد ذكر تشارلز ديلك في مذكراته ، وذلك في معرض انتقاده لآراء المستشارين القانونيين للحكومة البريطانية : « من الموضوعات التي تناولها البحث في تلك الفترة مركز دى لسبس الذي أصبح صديقنا وقد صرحنا له بتوسيع القناة . لقد آزرناه ضد حكومة تركيا التي طلبت منه مبلغا من المال في مقابل اعطاء موافقتها على التوسيع ، فأشار مستشارو التاج البريطانى بأنه لا يلزم الحصول على موافقة تركيا لاجراء أعمال التوسيع ، وفي مناسبة سابقة ادعى أن عقد الالتزام معناه الاحتكار ، ووافق مستشارو التاج البريطانى على هذا الرأي . وحقيقة الأمر أن هؤلاء المستشارين خضعوا في

Farnie, P. 315.

(١٠٣)

Ibid.

(١٠٤)

إصدار فتاويهم المطلوبة منهم لوزارة الخارجية للتيارات السياسية أكثر من خضوعهم لروح القانون (١٠٥) .

كذلك شجب سولسبرى ، صراحة ، الاتفاقية ووصفها بأنها « اتفاقية قصيرة النظر » ونادى بالحق الطبيعي لحرية المرور بالقناة فهو حق يديهى تملكه تجارة العالم ، وأعلن عن شكه فى قدرة السلطان أو الخديو لإبرام اتفاقية تحرم الدول من حقها الطبيعي فى عبور تجارة العالم عبر برزخ السويس ، وقد تمنع البريطانيون بمساعدة رأس المال البريطانى نفسه لتأمين إنشاء قناة من البحر للبحر » (١٠٦) .

وكان سولسبرى يؤمن بأهمية حقوق التجارة ويفضلها على حقوق السيادة ، وقد أدهش ذلك الرأى « سيلبورن » وجلاستون ولورانس T.J. Laurance (أستاذ القانون الدولى بجامعة كامبردج) (١٠٧) .

وكذلك عقدت غرفة التجارة البريطانية بلندن اجتماعا فى ١٨ يوليو لدراسة ادعاء دى لسبس « بحقه المطلق » فى احتكار الطريق البحرى فيما بين السويس وبورسعيد . ونادى المجتمعون بأن تكون القناة الثانية متمشية مع المصالح البريطانية ، وأن تصبح مصر من ممتلكات إنجلترا (١٠٨) .

وقد أدى بعث المبادئ القديمة لتارتار Tartar — أحد أساتذة القانون الدولى — الى جعل مورلى Morley (١٠٩) فى حكومة الاحرار — ينادى بلجنة دائوب لقناة السويس (١١٠) .

Gwym & Tuckwell, The tife of Charles Dilke. (١٠٥)

Op. Cit., Vol. 1. PP. 553 — 554.

Hansard's Lord Depates, July, 17, 1883. P. 1671 — 2. (١٠٦)

Farnie, Op. Cit. P. 315. (١٠٧)

The Times, July 19, 1883, 10 th. (١٠٨)

(١٠٩) مورلى هو سياسى بريطانى فى حزب الاحرار .

Wallace, D.M., Egypt and the Egyptian Question, 1883 (١١٠)

ولقد أثار ذلك دى لسبس فجعله يعيد التأكيد — فى ٢٠ يوليو — على مطالب شركة قناة السويس الخاص بحقها المطلق فى الاحتكار الخاص بقناة السويس لمدة ٩٩ عاما ، مما أثار الاهتمام الكبير فى إنجلترا أكثر منه فى مستعمراتها . وقد أثارت أزمة القناة المشاعر فى الامبراطورية البريطانية ضد شركة قناة السويس . فنجد مثلا جوليوس فوجل Julius Vogel — رئيس وزراء نيوزيلاند السابق — يقترح فى ١٤ يوليو ١٨٨٢ ، تجريد الشركة من حق الملكية وتحويله الى الحكومة المصرية باسم سيادة الدولة على المصالح الخاصة ، وعلى أساس سابقة شراء شركات خطوط التلغراف (١١١) .

وكذلك أبرق توماس ماكلاريت Thomas McLlwrait — رئيس وزراء كوينزلاند — Queensland عن عدم موافقته على اتفاقية لندن (١١٢) .

وفى الكاب أعلن رودس Rodes عن المبالغة الانجليزية لاهمية قناة السويس عندما وصف بتشوانالاند : Pechuanaland — فى ١٨ أغسطس — بأنها تشبه قناة السويس بالنسبة لتجارة ذلك البلد ، فهي مفتاح طريق الرأس الى داخل البلاد (١١٣) .

وفى بورسعيد اتهم وكيل شركة P & O ادارة شركة قناة السويس « بالابتزاز » (١١٤) .

سحب اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣ :

هذا وبعد ثلاثة عشر يوما من الاحتجاجات المتواصلة والمتزايدة والهجوم العنيف على الاتفاقية داخل البرلمان البريطانى ، أعلن

The Times, 16. July 1883.

(١١١)

Fairlie, Op. Cit., P. 316.

(١١٢)

Channon, Richard, Dr. The Crisis of Imperisaltam

(١١٣)

1865 — 1915. London, 1976. P. 165.

(١١٤) وذلك فى ٢٠ يوليو ١٨٨٢ ، انظر :

The Times, July 23. 1883. S. II — III.

جلادستون في جلسة البرلمان البريطاني (٢٣ يوليو ١٨٨٣) أنه :
سحب اتفاقية ١٠ يوليو وذلك من أجل المحافظة على سيادة الوزار
في مجلس العموم واللوردات . واعترف ثانية وبصراحة كاملا
« بالاحتكار الذي تملكه هذه الشركة العظيمة » ، يقصد شركة قناة
السويس ، وأنكر آراء سولسبرى الذي أكد سلطان إنجلترا علم
المر المائي ببرزخ السويس . وعلى هذا دافع عن احتكار شركة قناة
السويس للأرض ضد مصالح التجارة البريطانية والشركات الملاحية
والصناعية ، وبيع ملك السفن وحزب المحافظين الذين بالغوا في
أهمية قناة السويس ، منكر أن المصالح البريطانية بالقناة كانت
السبب الأساسي والعاجل لحرب ١٨٨٢ (١١٥) .

وقال جلادستون تنمة لبيانه في جلسة ٢٣ يوليو ١٨٨٣
« أن من واجبنا أن نكون عادلين وننصف شركة قناة السويس
العظيمة ومشروعاتها الحيوية وإن نستخدم نفوذنا المترتب علم
مركزنا المؤقت والاستثنائي في مصر ، لنتمكن الشركة من الحصول
على حقوق أخرى ، ولقد شقت القناة لصالح جميع الدول عامة
وإن الحقوق المتعلقة بها أمر يهم أوروبا مجتمعة » .

كما تحدث « ستافورد نورثكوت » وهو من زعماء المعارضة :
نفس الجلسة فذكر :

« أني أشد الناس إعجابا بشخصية دى لسبس وعمله ، وأنا
أعجب بصداقته منذ سنوات مضت ، ولكن ليس معنى ذلك أن أسا
بطلباته المنطوية على الجشع والمبالغة ، ولقد وضع لورد جرانفيل
عام ١٨٧٢ المبدأ الذي يقضى بأنه لا يمكن السماح لشركة القناة
بأن تكون القاضي الذي لا معقب لحكمه ، في تفسير عقد الالتزا
ولا يصح أن يترك لهذه الشركة تفسير العقد كما يحلو لها » (١١٦)

وكان لأفكار نورثكوت الخاصة بإنكار ادعاء دى لسبس فى الاحتكار ، تأثيرها القوي داخل مجلس العموم عندما عرضت الاتفاقية عليهم فى جلسة ٣٠ يوليو لأخذ الأصوات ، فقد حصلت على ١٨٣ صوتا من ٢٨٢ صوتا ، وخفضت أغلبية الحكومة من ١٣٠ الى ٩٩ صوتا (١١٧) .

هذا ولم تجد الاتفاقية مساندة فى البرلمان أو من دوائر رجال الأعمال ، ويرجع ذلك - الى حد ما - للطريقة التى قدمت بها تلك الاتفاقية . فالأوراق المقدمة للبرلمان لم تكن كافية ، ولم توضح النقطة الرئيسية فيها مثل دعوى دى لسبس بحقه المطلق فى أى قناة جديدة تربط بين البحرين التى ساندها جلاستون ووزير الخزانة والمستشارون القانونيون (١١٨) .

هذا وقد أنقذ ملك السفن ، الذين ينتمون الى حزب الأحرار أمثال نورود Norwood ومونك Monk وبالمز Palmer الحكومة من الهزيمة ، ولكن فقط عن طريق معارضتهم تفسير جلاستون الصارم لمسألة الاحتكار ، واقترح نورود مساهمة بريطانية فرنسية متساوية فى ادارة شركة قناة السويس « على طراز التحالف الذى تم بينهما ابان حرب القرم ضد الروسيا عندما وقفت فرنسا وانجلترا جنبا الى جنب على مرتفعات الما Alma حيث كان منظرا رائعا وبديعا حقا اذ رأيناها وقد اتحدا لحماية الطريق الملاحي الذى سيقى أبدا صرح الكرة الأرضية » (١١٩) .

وأتنى سولسبرى - زعيم المعارضة فى المجلس آنذاك - على تصريح الحكومة - وركز على نقطة مهمة وهى تصريح دى لسبس « باستطاعته شق قناة ثانية دون ما حاجة لموافقة الحكومة البريطانية » ،

July 30, 1883. Ibid.

(١١٧)

Wilson, A., The Suez Canal its past present and future, P. 69.

(١١٨)

Hansard, Op. Cit., July 30, 1883. Vol. 282.

(١١٩)

ولكنه لا يستطيع - فى رأى سولسبرى - أن يقوم بهذا العمل بغير موافقة الحكومة المصرية ، التى لا تستطيع الموافقة على المشروع دون الرجوع بالتالى الى الحكومة البريطانية . وتسأل سولسبرى : « على أى أساس تعطى الحكومة البريطانية الموافقة ، وهل تعطى دى لسبس قناة ثانية من غير ضمان الحرية الكاملة لممر التجارة البريطانية فى القناة وضمان ادارة تتمثل فيها المصالح البريطانية غير الادارة المحلية ، والحصول على تسهيلات أحسن مما حصلنا عليه حتى الآن ؟ » ، ثم تسأل : « وهل تقبل الشروط السيئة التى يعمل بها الآن والتى سببت التوتر والسخط ؟ » وأضاف : « أن لورد جرانفيل يتكلم عن الشركة كما لو كانت شركة فرنسية ، ونحن لا نسلم قط بهذه الطريقة . انها شركة خاصة لا أكثر ، ولانجلترا فيها من الأسهم بقدر ما لفرنسا ، فلانجلترا من الحقوق مثل التى لفرنسا ، وبرى الثقات من رجال القانون أن عقد الامتياز ليس معناه الاحتكار فالاحتكار يتنافى مع مصالح بلادنا ، ويجب استبعاد تلك الاحكام ، وحذف العبارات التى قالها محامو التاج تفسيراً لعقد الامتياز لانها ضارة بمصلحة انجلترا » (١٢٠) .

كذلك هاجم « نورثكوت » دى لسبس وذكر أنه ليس صاحب التزام وانما هو وكيل مفوض من قبل الخديو : « Mandataire » فهو رب البيت وصاحبه وواضح أن الخديو لم يدخل فى حسابه وقت أن وقع عقد الالتزام أنه أجاز لـ دى لسبس شق قناة ثانية ، بل أنصب الالتزام على مشروع واحد ، واستشهد زعيم المعارضة لتعزيز وجهة نظره برسالة وجهها لورد جرانفيل الى الباب العالى فى ٣ مارس ١٨٧٣ يؤكد فيها أن شركة قناة السويس مصرية والباب العالى هو صاحب السيادة عليها (١٢١) .

واستمرت المناقشة فى هذه الجلسة عشر ساعات وطلب أحد الاعضاء (بالمر Palmer) ، من الحكومة العمل على تعيين

Wilson, Op. Cit., PP. 70 — 71.

(١٢٠)

Hansard July 30. 1883. North cote.

(١٢١)

أعضاء في مجلس الإدارة يمثلون الدول ذات المصلحة في القناة •
وأوضح أنه إذا دفعت الحكومة منحة أو مساعدة للمسفن التي تدور
حول رأس الرجاء الصالح فسيكون في مقدور إنجلترا عندئذ إخلاء
القناة ويصبح الأمر عندئذ مناسباً بالنسبة للاعتبارات
الدولية (١٢٢) •

وتحدث العضو بروس «Bruce» — أحد الأعضاء البارزين
في مجلس العموم — موضحاً : « أن عقود الالتزام قد نصت على
أن تمثل الدول التي تهمها القناة في إدارة الشركة ، ولكن هذا لم
يراع ، وأنه لن العبت أن تترك إدارة قناة السويس مائة عام ، في
يد شركة كل مالها من فضل أنها أنفقت ستة ملايين من الجنيهات ،
في حين أن الحكومة المصرية تكلفت في القناة ستة عشر مليوناً من
الجنيهات ، ومات من الفلاحين الذين سخروا في حفر القناة عدد
لا يسهل حصره ، ومع ذلك حرمت من كل حق مالي في القناة
وأهدرت حقوقها » (١٢٣) •

وتحدث العضو هوراس دافي Horace Davey — من رجال
القانون — فذكر أن الموضوع الذي دارت بشأنه المناقشات ، لم يكن
من اختصاص مجلس العموم ليصدر فيه قراراً بشأنه ، وإنما هو من
اختصاص محكمة مصرية ، والمحاكم المصرية تملك وحدها الحق
في تفسير عقد الامتياز (١٢٤) •

وقد استمرت المناقشات وكانت المعارضة لمشروع الاتفاقية مع
الشركة واضحة في المجلس •

وكذلك هاجمته الدوائر التجارية وهاجمت شركة قناة السويس
نفسها • ويذكر أحد الكتاب (ولمسون) في هذا الصدد أن البرلمان

Ibid. Brucme.

(١٢٢)

Ibid. Palmer

(١٢٣)

Ibid. Horace Davey

(١٢٤)

البريطاني قد أدى خدمة جليلة لدى لسييس وللعالم وللتجارة البحرية البريطانية ، عندما واجه الرأي العام البريطاني جلاستون وأجبره على اسقاط مشروع الاتفاقية(١٢٥) .

وقد أصدر جلاستون تعليماته للأعضاء الانجليز بالشركة في ٧ أغسطس ١٨٨٣ بالامتناع عن تقديم أى مقترحات لمجلس ادارة شركة القناة ، وعبر في ١٠ أغسطس عن تصميم الحكومة على عدم تجديد المفاوضات وساند التوصية بالمصالح التجارية لى تقوم بفتح الباب للمفاوضات مع الشركة نفسها(١٢٦) .

تقرير الريان الانجليزى ريز Rice عن حالة قناة السويس :

جانب آخر من جوانب الاحتجاج على شركة قناة السويس ، تمثل فى انتقاد أحد قادة السفن الحربية البريطانية لشركة قناة السويس ، يتضح من التقرير الذى قدمه الريان ريز Rice وهو ريان السفينة الحربية Iris (١٢٧) بعث به لوزارتى الخارجية والبحرية البريطانية فى ٢٨ أغسطس سنة ١٨٨٣ . وقد استقى ريز معلوماته هذه من واقع خبرته خلال الأشهر الخمسة التى أمضاها ببورسعيد ، من الهيئات القنصلية ببورسعيد ومن وكلاء الشركات الملاحية لختلف الجنسيات .

ذكر ريز أنه ليس فقط الانجليز الذين يتبرمون بموقف سلطات الشركة ، وإنما الرأي العام لجميع الجنسيات ببورسعيد يشارك أيضا الانجليز تبرمهم وضيقهم من ادارة الشركة .

Wilson, A, Op. Cit., P. 75.

(١٢٥)

Farnie, Op. Cit., P. 317.

١٢٦

(١٢٧) الريان ريز رئيس القوة البحرية التابعة لحكومة إنجلترا فى

المياه المصرية .

فيورسعيد في نظره مدينة يكون فيها الناس في وضع يمكنهم بسهولة الحكم بزاهاة على ادارة وتشغيل قناة السويس (١٢٨) .

ويؤكد الريان (ريز) أنه من الصعب بحث مسألة قناة السويس وادارتها دون التعرض للاعتبارات السياسية والقومية ، ذلك الأمر على جانب كبير من الأهمية سواء لتشغيل القناة الفعلى أم بالنسبة أيضا لتسوية الخلافات في الرأي التي تنشأ بين ملاك السفن وشركة قناة السويس . فقالبية موظفى شركة قناة السويس فرنسيون يؤمنون بالادارة الفرنسية ويتعصبون لآرائهم ويتمسكون حرفيا بالتعليمات والقواعد المطبوعة . فالأمر في نظره ليس في حاجة الى تخيل لرؤية روح العداء والكراهية السائدة بين موظفى شركة قناة السويس ، وهؤلاء الذين يمثلون ٤/١ ايرادات الشركة ، وهم ملاك السفن البريطانية . ويؤكد الريان ريز أن الرأي العام لكل الجنسيات ناغم على الادارة الفرنسية . وضرب مثلا لسوء معاملة الشركة عندما فرضت عليه قاطرة لقطر احدى الوحدات التابعة له ، رغم أن لديه قاطرة يمكن استخدامها في عملية القطر ، حدث ذلك عندما طلب ارسال مؤن غذائية وطبية الى الاسماعيلية فورا للقوات البريطانية - وعددها ١٠٠ جندي - التي تحركت فجأة من القاهرة الى الاسماعيلية بسبب انتشار الكوليرا هناك . فأخبره مدير الشركة أنه لا توجد لديه قاطرة آنذاك يمكن الاستعانة بها ، وعندما أخبرهم ريز بإمكانية الاستعانة بشركة P & O للقيام بعملية القطر في القناة ، أخبروه بأنه غير مصرح لشركة P & O القيام بعمليات القطر في القناة ، وعندما هددهم ريز بأنه سيكلف شركة P & O بهذا العمل نظرا لخطورة الموقف ، وسعيه لانقاذ ارواح الجنود ، عندئذ جرت اتصالات على أعلى المستويات في الشركة ووافقوا على قيام شركة P & O بالقيام بالعمل ، وقد تسبب ذلك في التأخير عدة ساعات (١٢٩) .

British S.C.D. to Gramille. Paris, 5-11-1883. (١٢٨)

Parl. Pap. Egypt 3 (1884) No. 21 inclosure.

The Secretary to Admiralty, Admiralty, Sept. 21, (١٢٩)

1883, Parl. Pap. Egypt 3 (1884) No. 9 & inclosure 1, 2.

هذا وكان الريان ريز قد أكد لشركة قناة السويس أن القاطرة التي اعترضت عليها للقيام بعملية القطر بالقناة أكثر كفاءة من قاطرات أخرى شاهدها ، وأن هذه القاطرة قد استخدمتها الحكومة البريطانية بالقناة خلال أحداث عام ١٨٨٢ في مصر ببلغ ١٥ جنيهها يوميا لقطر الصالات في قناة السويس . إلا أن شركة قناة السويس أصرت على استخدام إحدى قاطراتها بمبالغ باهظة وأرسلت القاطرة في وقت يتناسب مع الشركة نفسها ، وقد تكلف نقل ١٠٠ جندي مسافة ٤٣ ميلا ما بين الاسماعيلية وبورسعيد بالقناة ٧٤ جنيهًا (١٣٠) .

هذا وأوضح ريز أن التعليمات المحلية التي أصدرتها الشركة قد حدث بها تراخ لصالح السفن الفرنسية (١٣١) .

كذلك أورد ريز في تقريره ، جدولاً يوضح المدة التي تستغرقها السفن المختلفة في عبور القناة خلال شهر مارس ، يتضح منها الفارق الزمني بين هذه السفن :

متوسط عدد ساعات العبور بالقناة	عدد السفن التي عبرت القناة خلال شهر مارس ١٨٨٣	جنسية السفينة والشركة التابعة لها
٧١	١٧	شركة P & O البريطانية
٧٠	٦	شركة British India البريطانية
٦٨	١٠	سفن هولندية
٤٨	٦	المساجيري ماريتيم الفرنسية

British S.G.D. to Granville, Paris. 5-11-1883. Parl.

(١٣٠)

Pap. 3 (1884). No. 21.

Parl. Pap. Egypt 3 (1883) No. 9. Op. Cit.

(١٣١)

واضح من هذا ان السفن الفرنسية تستغرق وقتا اقل من السفن الأخرى بكثير (١٣٢) .

كذلك تعرض التقرير لنقص عدد المرشدين الانجليز فى قناة السويس . وطالب أن تكون المنازعات بين الشركة وملاك السفن من اختصاص القضاء المصرى . واحتج كذلك على رسوم القطر الباهظة ، علاوة على أن الشركة تجبر بعض السفن باصطحاب قاطرة فى عبورها للقناة . وتضخم عدد موظفى الشركة وارتفاع اجورهم . كذلك انتقد مسألة التأخير فى اعلان ملك السفن بالأخطاء التى تكتشفها الشركة فى الحمولة والرسوم الملاحية . وطالب بالا بتعدى الاخطار بالتعديلات شهرا من عبور السفينة القناة . كما طالب ريز بأن تعطى شركة قناة السويس لقوة بوليس ميناء بورسعيد مبلغا من المال ، بحيث يوضع هذا المبلغ تحت تصرف الحكومة المصرية .

كذلك يهتم جدا ملاك السفن تجنب الخسارة على السفن والناجمة عن تأخيرها الذى يكلف الكثير من المال والوقت . فالمسافة بين بورسعيد والسويس حوالى ٩٦ ميلا تستغرقها سفينة بخارية فى ٦٧ ساعة خلال شهر مارس ١٨٨٧ ، ومن المسلم به أن هذا الوقت يمكن اختصاره كثيرا اذا كان هناك موظفون على مستوى كبير من الخبرة والكفاءة والدراية ، حتى أولئك الذين يشغلون مناصب عليا بالشركة . ذلك أن الخبرة الفنية مطلوبة جدا فى ادارة التحركات بالشركة . ولا يمكن لأحد ليس لديه خبرة مسبقة عن ادارة الحركة بالقناة أن يدير هذه الوظيفة بكفاءة . وأن مدير ادارة التحركات الذى يتواجد باستمرار فى الاسماعيلية - مدنى - ليست لديه دراية بهذه الأمور . كذلك رؤساء أقسام بورسعيد وبور توفيق هم نفس الشيء مدنيون ، بينما يوجد شخص يدعى M. Decerfz له خبرة ملاحية ، وأمضى فى الخدمة ٢١ عاما ببورسعيد كرئيس للمرشدين وهو

المستول عن العاشمات العابرة • وعلى هذا يقتضى الأمر ضرورة وجود «مفتش للملاحة» ذى خبرة وكفاءة ببورسعيد وآخر بالسويس، كذلك يؤكد ريز أن مدير التحركات بالشركة ينبغي أن يكون ذا خبرة واسعة ، ويجب أن يكون مقره ببورسعيد أو بالسويس ، أما فى الاسماعيلية فستكون وظيفة التحركات معوقة • جانب آخر أشار اليه ريز فى تقريره هو المطالبة بمركزية السلطة «Decentralization of Authority» ، وأعطاء المسؤولين سلطة استثنائية واسعة لتسوية المنازعات والمشاكل فى موقعها ويجب أن تكون فى أيدى موظفى القناة . كما أن المشاكل التى تنشأ بين قباطنة السفن وشركة القناة تتسبب فى كثير من المصاريف • كما أن وكلاء السفن ببورسعيد ليست لديهم سلطات ، ويرجع دائما الى مدير التحركات بالاسماعيلية ، الذى يحيل الأمر بدوره الى الرئيس الأعلى بالقاهرة، الذى لديه قليل من السلطات فيحيل الأمر هو الآخر الى باريس ، وعلى الريان الانتظار خلال هذه المدة • كذلك يتحمل الريان دفع مصاريف دعوى الشركة ، والا فلن يسمح له بالمرور فى القناة ، وكل ذلك يستغرق وقتا كبيرا ويترك احساسا بالمرارة والألم •

هذا علاوة على أن شركة قناة السويس لها تأثيرها العميق على مجرى الحياة فى مدن القناة الثلاث • فمثلا الشركة مسؤولة فى بورسعيد عن امدادات المياه العذبة ونظافة المدينة وحركة المرور والأمالك المشتركة •

ويعلق ريز على ذلك بأن الشركة التى لها مثل تلك السلطات تملك من النفوذ ما لا يمكن وصف تأثيره على الحياة فى مدن القناة • وإذا استطاعت المدينة التخلص من نفوذ الشركة لتمكنت خلال سنوات قليلة أن تصبح مدينة تجارية وترعى شئون نفسها بنفسها ، بدلا من أن تصبح - كما هو آنذاك - معسكرا فرنسيا • وضرب ريز مثلا بسقاية حديقة ملحقة باحدى مساكن المدينة تكلف المالك ٨٠ جنيه سنويا ، يجب دفعها للشركة ، علاوة على أن أسعار الاراضى بالمدينة تحددها الشركة والتى بلغت ١٦.٠٠٠ جنيه

للاكر (Acre) (١٣٣) . ويعلق ريز في تقريره بأن كل شيء غالى الثمن ويجب دفعه للشركة ، فالإيجارات مرتفعة وفوائد القروض التي يحصل عليها الأمراء لشراء قطعة من الأرض ، باهظة (١٣٤) .

كذلك أشار التقرير إلى لهجة الشركة الاستبدادية ، واصرارها باستمرار على أن موظفيها دائماً على حق وأن ربابنة السفن هم المخطئون عند نشوب خلاف بينهما . فهناك شعور متزايد أن الإدارة الأوتوقراطية للشركة وللملاحة بالقناة - بمعرفة دى لسبيس بياريس - إنما هو قلب للأوضاع الاقتصادية لأولئك الذين ترتبط مصالحهم الاقتصادية بالقناة والذين يقدمون الفائدة لها ، واصلاحاً للأمور - يقتضى التعجيل - كخطوة أولى ، بإعادة تنظيم المرور بالقناة ، سواء بالنسبة للقوى البشرية أم التنظيم المادى . وهذا يمكن عمله بتكوين لجان صغيرة فى مواقع العمل . وأنهى ريز تقريره بقوله : « أحس بالخجل والاشمئزاز عندما أرى تجارة بريطانية المارة بقناة السويس ، تشرف عليها وتتحكم فيها شركة فرنسية » (١٣٥) .

هذا وقد تم نشر تقرير ريز بالصحف البريطانية مما أثار المشاعر القومية وزاد فى الحرب النفسية المعلنة والخفية ضد شركة قناة السويس وإداراتها . وتحدث شارل دى لسبيس مع الأعضاء الانجليز بمجلس إدارة الشركة عن موضوع نشر تقرير الريان ريز بالصحف البريطانية ، فأفادت الحكومة البريطانية شارل دى لسبيس بأنه لا دخل لها فى نشر هذا التقرير سواء بطريق مباشر أم غير مباشر . وفى الوقت نفسه ، طلب جرانفيل من الأعضاء الانجليز بالشركة أن يقدموا لدى لسبيس مذكرة عن أهم محتويات ما جاء

(١٣٢) الأكر = ٤٠٠ م أى حوالى ٦٣ × ٦٣ متراً .

Parl. Pap. Egypt 3 (1884) No. 9 & inclosures (١٣٤)

1. 2 Op. Cit.

Ibid.

(١٣٥)

بتقرير الريان ريز على أساس أن النقاط والمشاكل التي أثارها قد
لفتت نظر الحكومة البريطانية (١٣٦) .

وقام الأعضاء الانجليز بالشركة بدراسة تقرير الريان ريز
فجاء ردهم على الفقرة الخاصة بأن الشركة فرنسية بالكامل وتمسكها
بالنصوص المكتوبة حرفيا ، فأوضحوا صسوبة مزج الموظفين
الانجليز مع الفرنسيين ، أما مسألة التمسك بالنصوص الحرفية
المكتوبة فذلك أمر طبيعي - في نظرهم - حتى تكون هناك مساواة
في المعاملة بين السفن من كافة الجنسيات دون تفرقة . وفي حالة
عدم وجود مثل هذه التعليمات وتنفيذها بدقة لثبات التفرقة في
المعاملة بطبيعة الحال .

أما بخصوص العدواة الناشئة بين ملك السفن البريطانية
وشركة قناة السويس ، فإن ذلك يرجع إلى المشاكل التي تنشأ بين
وكلاء السفن البريطانية في بورسعيد مع موظفي شركة قناة السويس
وهؤلاء الوكلاء هم للوسطاء بين ربان السفن والشركة ، وتنشأ
منازعات بينهم وبين موظفي شركة قناة السويس صاحبة السلطة
العليا في المنطقة وبين وكلاء من كافة الجنسيات للمشاكل الناشئة
عن تطبيق التعليمات . كما أوضح الأعضاء الانجليز أن المشاكل
الخاصة بالسفن كثيرة وطرق معالجتها متعددة ، كل ذلك ينشأ
بين موظفي الشركة ووكلاء السفن ، وأصبح هناك فقدان للثقة بين
الطرفين . علاوة على أن مراسلات وكلاء السفن مع الملاك في موطنهم
الأصلي تعكس كل دقيقة الصراع . والخلافات مع شركة القناة
وموظفيها تتسم بالطابع العدائي . كما أن الوكلاء ينحازون إلى
جانب ربان السفن ضد سلطات شركة قناة السويس . وهكذا نشأ
الشعور بالكراهية ضد الشركة .

فمثلا حدث في مطلع عام ١٨٨١ عندما بدأت مشاكل الحجر
الصحي ، والتي أوعزها وكلاء السفن لشركة قناة السويس في

Granville to British S.C.D., F.O. Octo 11, 1883.
Parl. Pap. Egypt 3 (1884) No. 15.

الوقت الذى كان المفروض أن يوجه اللوم الى وزارة الصحة ، نتيجة
ازدياد المصاريف على المنشآت التجارية ، وليس معنى ذلك إعفاء
موظفى الشركة من الأخطاء .

ودافع الأعضاء الانجليز عن موظفى الشركة بأنهم يبدون روح
التفاهم . وعلى هذا يبدو أن الريان ريز قد استقى معلوماته من
هؤلاء الوكلاء (١٣٧) .

كذلك أوضح الأعضاء الانجليز فى تقريرهم أن دى لسبس
يعمل على المساواة فى المعاملة بين السفن من كافة الجنسيات ، فإذا
أعطيت سفن شركة P & O البريطانية الأولوية ، وهى
تتنقل البريد ، فى عبور القناة فإن ذلك يتعارض مع قواعد الشركة .
وأكد الأعضاء الانجليز أنه لم تسمع شكاوى عن هذا الموضوع من
شركات أخرى .

أما بخصوص الجدول (١٣٨) الزمنى لعبور السفن فى القناة
خلال شهر مارس ، والذي أورده ريز ، فإن هذا الشهر قد حدث فيه
تأخير فى المدة الزمنية للعبور نظرا لمصوء الأحوال الجوية ، والتي
ربما تكون بالنسبة للسفن الفرنسية ، أن كان من نصيبها تفادى
هذه الأحوال الجوية السيئة . ويدل التقرير على أن جدول ساعات
العبور بالنسبة لسفن شركة P & O خلال شهر يونية ١٨٨٣ يقل
بكثير عن شهر مارس الذى قدمه الريان ريز (١٣٩) .

أما بخصوص المرشدين فيوجد ١٠٥ مرشدين يتحدثون
الانجليزية ويفهمونها جيدا ويعينون بناء على مؤهلاتهم — ريان
أعلى البحار — ولا تعين الشركة مرشدين بالقناة الا بعد شهر من
الخبرة علاوة على أن الشركة مستعدة لتعيين مرشدين انجليز ممن

The British S.C.D. To Granville, Lond. 30/10/1883. (١٣٧)
Parl. Pap. Egypt 3 (1884) No. 19.

(١٣٨) انظر الجدول ص ٢٠٠ من هذا البحث .
Parl. Pap. Egypt 3 (1884) No. 19. Op. Cit. (١٣٩)

لم يتقدموا للشركة للتعيين . كذلك يتم رباط السفن بالميناء حسب ظروف الحركة بالميناء ، وهذه متروكة لضباط ميناء بورسعيد وكثيرا ما يتعارض ذلك مع الأهواء الشخصية لربابنة السفن(١٤٠) .

أما النقطة التى أثارها ريز بخصوص تصحيح حمولة السفن خلال شهر من عبورها القناة فقد اتفق الأعضاء الانجليز معه فى هذه النقطة ، وأوضحوا أنهم سيرفعونها الى دى لسييس ، وأنه سيتم تغيير القاعدة مثار الشكوى(١٤١) .

وأورد الأعضاء الانجليز فى تقريرهم أن متوسط زمن العبور للسفن فى قناة السويس خلال عام ١٨٨٢ هو ٥٣ ساعة وذلك خلافا لما جاء فى شهر مارس بتقرير الريان ريز (٦٧ ساعة) ، وهذا يرجع الى سوء الأحوال الجوية . هذا وقد اتفقوا مع ريز فى النقطة الخاصة بضرورة وجود مفتش ملاح ، وأيضا بالنسبة لمسألة اللامركزية بالنسبة لأمر الشركة لسرعة البت فى اجراءات المهمة والملاحية ، وأنهم أثاروا هذا الموضوع فى مجلس ادارة الشركة . أما مسألة الأراضى المشتركة ، فقد رأى الأعضاء الانجليز ان هذه المسألة تخص شركة قناة السويس والحكومة المصرية(١٤٢) .

وعلى أية حال فقد تدارس الأعضاء الانجليز مع دى لسييس بعض النقاط التى أثارها تقرير ريز وطلبوا تعديل القواعد مثل السماح للقاطرات الأجنبية بعمليات القطر بالقناة ، ووافق شارل دى لسييس على ذلك طالما كانت صالحة للعمل . وبخصوص الزام السفن بأصلاح « الشمندورات » عقب شارل دى لسييس بأنه يجب تصحيح الخطأ الذى وقع فيه الريان ريز ، ذلك أن الشركة تلزم فقط السفن التى تتسبب فى أتلاف الشمندورات الملاحية بدفع تكاليف

Ibid.

(١٤٠)

Ibid.

(١٤١)

Ibid.

(١٤٢)

الاصلاح حتى تلزم السفن بضرورة المحافظة على هذه الشمندورات
ابان عبورها القناة (١٤٣) .

هذا وقد دافع دى لسبس عن الاتهامات التى وجهها الربان
ريز فى تقريره عن الشركة . فيذكر دى لسبس أن القاطرة التى
طلبها ريز لم تكن قاطرة خاصة بشركة ولكنها احدى قاطرات
يملكها رويلى Royle وهو وكيل ملاهى وتاجر فحومات ، وان
شركة P & O تملك حاليا قاطرتين معتمدتين من الشركة .

بينما قاطرات رويلى لم يتم الترخيص لها بعد عمليات القطر
بالقناة ، واذا كان رويلى قد قدم احدى قاطرات شركة P & O
المعتمدة لدى شركة قناة السويس ، لما حدثت اية صعوبات بهذا
الخصوص ، علما بان رويلى يعتبر وكيلاً لشركة P & O علاوة على
كونه تاجراً للفحومات . ويؤكد دى لسبس أن من مصلحة الملاحة
بالقناة تصنيف القاطرات الى نوعين : قاطرات معتمدة وأخرى غير
معتمدة . فالقاطرات المعتمدة هى تلك القاطرات التى يسمح لها
بعمليات القطر والمرافقة بالقناة بعد التحقق من صلاحيتها لهذا
العمل دون أى مخاطر على الملاحة . واذا لم تتوافر هذه الشروط
لكانت هناك قاطرات كثيرة رديئة تشكل خطراً على الملاحة بقناة
السويس يكون من نتائجها اعاقة أو ربما ايقاف الملاحة بالقناة ،
وتوجد ٧ قاطرات معتمدة لدى شركة P & O وواحدة يملكها
ستابلدون Stanledon واثنان للبحرية البريطانية واثنان لبازن
وشركاه Bazin & Co. - وأكد دى لسبس أنه لم يتم رفض أى
طلب صرف ترخيص بالقطر فى القناة قنم للشركة . هذا ولم ترخص
شركة قناة السويس حتى الآن لعمليات النقل فيما بين بورسعيد

British S.C. Direction to Granville, Novem 6, 1883, (١٤٣)
Paris. Parl. Pap. Egypt No. 3 (1884) No. 22.

واوردت الوثيقة تسعيرة قاطرات شركة قناة السويس كالآلى : ٨ : جنيهها
(١٢٠٠ فرنك) من تشغيل القاطرة خلال اليوم ١٢ ساعة للقاطرات من الدرجة
الاولى ، ٨٠٠ فرنك أو ٣٢ جنيهها للقاطرات من الدرجة الثانية .

والسويس بواسطة صالات Chalandes لأن وسيلة النقل هذه خطيرة جدا ، وخاصة بالنسبة للعبور فى البحيرات المرة ، ولأن غرق أى صال بالقناة قد يوقف حركة الملاحة بالقناة تماما (١٤٤) .

ورد دى لسبس على العبارة التى وردت بتقرير الريان ريز التى قال فيها : «عندما يحلو لهم» بقوله : «أن قاطرات الشركة تكون تحت الطلب لمساعدة أى سفينة . فعلى سبيل المثال إذا جنحت إحدى السفن بالقناة واحتاجت لقاطرة لمواصلة السير ، فإن الشركة ترسل القاطرة قورا للسفينة الجانحة «Navire échoce» وتظل القاطرة مرافقة للسفينة الجانحة الى أن تستغنى عن خدماتها «(١٤٥) .

أما بخصوص تعريفه القطر Le tarif de remorquage فإن المؤتمر الدولى للحمولة الذى عقد بالاستانة عام ١٨٧٣ قد صدق على هذه التعريف التى يعترض عليها الريان ريز ، علاوة على أن شركة القناة تضسر بهذه التعريف . هذا وقد قررت الشركة مؤخرا عدم المطالبة بدفع تكاليف رفع سفينة جنحت بالقناة . والمصاريف الخاصة بهذه العملية ستكون ضمن رسوم القطر أو المصاحبة للسفينة العادية . وعلى هذا سيكون من السهل على ربان السفن التقدم بطلب هذه الخدمة «(١٤٦) .

ورد دى لسبس على الموضوع الذى اثاره ريز بخصوص نقل المؤن ، موضحا أنه وردت برقية من ريز الى مدير التحركات بالاسماعيلية بطلب سرعة عبور القناة بأحدى القاطرات التى يملكها رويلى ، وليس بأحدى القاطرات المعتمدة التابعة لشركة P & O ومع ذلك فقد سمح مدير التحركات وبصفة استثنائية استخدام

De Lesseps to the British S.C.D., Paris. Novem 18., ١٤٤)
1883. Parl. Pap. Egypt 3 (1884) Inclos, In No. 23. Cf Bull. De-
cadaire No. 430. Novem 11, 1883.

Ibid.

(١٤٥)

Ibid.

(١٤٦)

لاحدى قاطرات رويلى غير المعتمدة ، رغم أن الأخير لم يقم بأى إجراء خاص بالترخيص له باستعمال قاطراته بالقناة . وعندما سمح لريز استخدام قاطرات رويلى ، طلب منه ٦ جنيهات تشغيل القاطرة فى الساعة ، مما اضطر الريان ريز الى استخدام قاطرات الهيئة وهذا يقصر التأخير (١٤٧) .

أما بالنسبة لمسألة التحيز للسفن الفرنسية فهناك استحالة — فى رأى دى لسبس — للتحيز لاحدى السفن ، وأن أى سفينة ترغب فى عبور القناة من بورسعيد أو من السويس ، فإن الريان نفسه أو ممثله يكتب بخط يده فى سجل بالشركة ، طلب دخوله القناة . وعلى هذا يكون الريان على علم بأسماء السفن السابقة عليه فى السجل ، ومن هذا يبدو استحالة أن تسبق سفينة أخرى قبل دورها . أما بالنسبة لما ذكره ريز من تأخير سفينة الركاب الهولندية Princess Amalia ، فالحقيقة أنه عند استعدادها لمغادرة ميناء بورسعيد الى السويس فى الرابعة صباحا يوم ١٣ أغسطس فقد تم استبقاؤها حتى الحادية عشرة للسماح للسفينة الفرنسية التابعة لشركة المساجيرى مارينيم Pei-ho والسفينة الفرنسية الأخرى Bien-Hoa والتي كانت فى طريقها الى بورسعيد . وبالنسبة لهذه الواقعة فإن ريز قد استقى معلومات خاطئة وصحتها : أنه فى صبيحة يوم ١٣ أغسطس لم تستطع القاطرة الهولندية المذكورة دخول القناة لأن المدخل قد أغلق ، وألقت السفن البريطانية Welfied, Pacaxo, Brenda بمخاطيفها فى مساء اليوم السابق ١٢ أغسطس فى منطقة الانتظار خارج ميناء بورسعيد بحوالى ٢٢ كم . وطبقا لقاعدة ممتازة تحترم الملاحة بالقناة ، وبناء على اقتراح العضو البريطانى ج . ستوكس J. Stokes وشركة P & O بأن السفن التى أمضت الليل خارج ميناء بورسعيد أو فى غاطس السويس ، تعبر القناة فى الصباح قبل دخول السفن الأخرى .

وبناء على هذه القاعدة كان على السفينة الهولندية - موضوع الشكوى - الانتظار حتى تعبر السفن البريطانية الخمس * . و السفينة الهولندية Princess-Amalia المذكورة قد راعت القواعد والقوانين ولم تحتج على التحيز (١٤٨) * .

وأوضح دي لسبس أن شركة قناة السويس تتعرض لشكاو واحتجاجات من جانب ملاك السفن الانجليزية يتهمونها بالتحيز للسفن الانجليزية . وضرب مثلا بشكوى أحد ربانة المدمر الفرنسية عن طريق وزير البحرية والمستعمرات الفرنسي ، من ١ احدى السفن التابعة لشركة P & O والتي اُلفت بمخاطفها بغاطس السويس بعدهم بخمس ساعات، عبرت القناة قبل المدمرة الفرنسية ودافع عن موقف الشركة بالنسبة لمسألة التحيز ، بأنه منذ ١٤ عام على افتتاح قناة السويس للملاحة ، لم يثبت بالدليل القاطع أن الشركة قد حابت احدى السفن على حساب الأخرى في المرور بالقناة وأن هذا الهياج والاحتجاج الذي نشأ في إنجلترا هو جزء من حمل موجهة ضد إدارة الشركة * . والريان ريز يشاركونهم هذا التعصب . وعلى هذا فان مديري شركة قناة السويس لا يشاركون الريان ريز رايه في شكواه (١٤٩) * .

ورد دي لسبس على الجدول الزمني الذي أورده ريز ، فأوضح أن شهر مارس أسوأ شهور السنة رداءة في الأحوال الجوية فقد هبت عواصف وسببت تأخير القوافل ، ودلل على قوله بأن أورد إحصائية أخرى توضح متوسط المدة الزمنية للعبور خلال أشهر أخرى خلاف شهر مارس الذي يعتمد عليه ريز في تقريره ، وهذا الجدول كالآتي :

— المتوسط الزمني للعبور خلال شهر مارس ٧٠ ساعة و ١٠ دقائق * .

Ibid.

(١٤٨)

Ibid.

(١٤٩)

- المتوسط الزمنى للعبور خلال شهر ابريل ٥٤ ساعة و ١٨ دقيقة .

- المتوسط الزمنى للعبور خلال شهر مايو ٤٢ ساعة و ١٨ دقيقة .

- المتوسط الزمنى للعبور خلال شهر يونية ٣٩ ساعة و ١٨ دقيقة .

- المتوسط الزمنى للعبور خلال شهر يوليو ٣٩ ساعة و ٤٢ دقيقة (١٥٠) .

أما بخصوص ما جاء بشكوى ريز عن المرشدين الذين وصفهم بالجهل والقصور وانعدام الخبرة ، فقد استعان دى لسبس برد جرانفيل على هذه النقطة فى مجلس اللوردات بجلسة ١٧ يوليو ١٨٨٣ ، واعتبره خير رد على ريز ، فقد ذكر جرانفيل أن المرشدين ينقسمون الى فئتين : مرشدى بوغاز ومرشدى قناة ، وأن انخفاض عدد المرشدين الانجليز بالقناة لا يرجع الى أن شركة قناة السويس تعارض فى تعيين مرشدين انجليز حتى الآن ، وإنما يرجع السبب الى وجود عجز فى الربابنة الانجليز أنفسهم ، لأن الأسطول التجارى البريطانى ضخم ويشكو هو نفسه من عجز فى الربابنة الانجليز . وأما ادعاء ريز بالمرتبات الضخمة التى يتقاضاها ضباط وموظفو شركة قناة السويس ، فإن دى لسبس يذكره بالعمل الشاق الذى يقوم به موظفو التحركات ، فبعضهم يقوم بالعمل أربع وعشرين ساعة مستمرة ، وذكره أيضاً بالمرتبات الضخمة التى يتقاضاها الموظفون الانجليز فى الحكومة المصرية والذين يعملون بالاسكندرية والقاهرة وبورسعيد ، والذين يعملون بالبلاك والبيوت التجارية ، فإن ريز

Reply of Lesseps to the report on the Working of (١٥٠)

The S.C. addressed to the admiralty by Captain Rice, Parl. Pap.

Egypt 3 (1884) Inclosure 2 in No. 23 Cf. Bull. Decad. No. 430.

عندئذ سيسمى بالخجل من مهاجمته للمرتبات الضخمة لموظفى شركة قناة السويس (١٥١) .

هذا وقد رغب دى لسبس فى أن تنشر آراؤه الخاصة بدحض دعاوى الريان فى تقريره الذى نشر بدون علم الحكومة البريطانية ولم يعترض الاعضاء الانجليز بمجلس ادارة الشركة على قيام دى لسبس بنشر آرائه وردده على الريان ريز (١٥٢) .

ما بعد فشل اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣ :

ورغم فشل الاتفاقية والتصويت ضدها فى مجلس العموم البريطانى ، الا أننا نجد الهجوم يستمر فى المجلس - خلال الشهور التالية - على الحكومة والشركة فى نفس الوقت . عندئذ وجد جلاستون نفسه فى موقف صعب بعد فشل الاتفاقية واستمرار الهجوم عليه ، فرأى أنه من المستحسن قيام شركة قناة السويس بالاتصال والتفاوض مباشرة مع ملاك السفن البريطانية وأولئك الذين لهم مصالح تجارية بالقناة للتفاهم معهم حول الاجراءات الكفيلة بتحسين الخدمة فى مرفق قناة السويس بما يتفق ومصالحهم .

ولهذا طلب جرانفيل من الأعضاء الانجليز فى مجلس ادارة شركة قناة السويس ، أن يؤكدوا ذلك الأمر لدى لسبس وبشدة ، موضحين له أن حكومة انجلترا سوف تستخدم نفوذها مع ملاك السفن ، والآخرين الذين ترتبط مصالحهم بالتجارة ، وذلك لعقد مؤتمر لمناقشة المشاكل مع مجلس ادارة الشركة (١٥٣) .

British S.C.D. to Granville, Lond. Novem 11, 1883. (١٥١)

Parl. Pap. Egypt 3 (1884) No. 23.

Ibid.

(١٥٢)

Granville to British S.C.D., F.O August 29, 1883, Parl. (١٥٣)

P. Op. Cit. No. 4.

ومضى هذا ليس صحيحا ما ذكره ولسون فى كتابه من أن دى لسبس ذهب

الى لندن من لقاء نفسه انظر : Wilson., Op. Cit. P. 75.

وبناء على تعليمات جرانفيل قام الاعضاء الانجليز بشركة قناة السويس بالتباحث مع دى لسبس بحثونه على الاتصال بملك السفن والمهتمين بالتجارة عبر قناة السويس ، وأعرب دى لسبس عن ايمانه ورغبته الصادقة فى أن يضع نفسه تحت تصرف هؤلاء ، ذلك أن من مصلحته أن يكون هناك حسن تفاهم ووفاء مع زبائنه الانجليز (١٥٤) .

ولقد هاجم اتحاد ملاك السفن التجارية (Association of Steam ship Owners) موقف الشركة ، وطلبوا من وزارة الخارجية البريطانية اتخاذ الخطوات اللازمة لارسال مفوضين الى مصر Deputation للتفاوض مع الخديو فى حل مشاكلهم مع الشركة (١٥٥) .

ولم تحظ مصالح الشركات الملاحية بمساندة الحكومة البريطانية ، وخفضت الى مجرد مقاضات مع الشركة على أساس أنها القوة الوحيدة التى سبق للشركات الملاحية أن شجبتها . وعلى هذا فشلت فى محاولاتها لتصبح القاضى والمتهم فى الوقت نفسه ، ولكنها نجحت فى احضار شركة قناة السويس لمائدة المفاوضات المباشرة ، بدلا من أن تكون هذه المفاوضات عن طريق الأعضاء الانجليز بمجلس ادارة الشركة . وطالب اتحاد الشركات الملاحية بالحق فى التصويت فى الجمعية العمومية لحملة الأسهم طبقا لنسبة عدد الأسهم التى تملكها الحكومة البريطانية (٤٤٪ من نسبة الأصوات) . وأن يكون نصف عدد المقاعد بمجلس ادارة الشركة على الأقل للانجليز وكذلك بالنسبة للموظفين بالشركة فى مصر . ومقعد للإدارة فى إنجلترا مثلما هو فى فرنسا ، وتخفيض رسوم

The British S.C.D./Granville, Paris 4-9-1883. (١٥٤)

Parl. Pap. 3 (1884) No. 6.

Westray To Granville, Lond. (١٥٥)

9-11-1883. Parl Pap. Egypt 3 (1884). No. 20.

المروء ، وقبول تحكيم القضاء الانجليزى عند نشوب أى خلاف بين
ملاك السفن الانجليز والشركة (١٥٦) .

هذا فى الوقت الذى رغبت فيه شركة قناة السويس فى تحديد
أرباح الأسهم التى تملكها الحكومة البريطانية الى ٥٪ اعتبارا من
عام ١٨٩٤ ، وان تضمن لشركة القناة قرضا قدره ٨ ملايين جنيه
استرلينى بفائدة قدرها ٣٪ من الحكومة البريطانية ، وعدم السماح
بمزيد من الاعضاء الانجليز فى مجلس ادارة الشركة (١٥٧) .

وفى مطلع شهر نوفمبر ١٨٨٣ تم دى لسبس يرافقه ابنه
« شارل دى لسبس » بزيارة لندى بناء على الدعوة الموجهة اليه
لمفاوضة الحكومة البريطانية واصحاب شركات الملاحة والتجارة
البريطانية حول موقف الشركة مستقبلا (١٥٨) .

وبعد اجتماع دى لسبس مع جرانفيل زال سوء التفاهم ،
ووجد دى لسبس الا سبيل امامه سوى البحث عن تفاهم مع
بريطانيا ، وعلى هذا دخل فى مفاوضات مع مجموعات ملاك السفن ،
وكل من تهتم الملاحة فى قناة السويس وذلك تحت اشراف
تشبرلين (١٥٩) .

واستمرت الاجتماعات بين دى لسبس والشركات الملاحية
وملاك السفن ، فبلغت سبعة اجتماعات ، نذكر منها اجتماع يوم ٢١
نوفمبر فى نيوكاسل ودافع دى لسبس عن موقفه ، وذكر أن قناة
السويس لا يجب أن تزداد الصبغة الانجليزية فيها وتتفوق على
الصبغة الفرنسية ، ذلك أن عقد الامتياز قد حدد « أن قناة السويس
تستغل لمصلحة جميع الدول عن طريق شركة تجارية عالمية » ، وأن
الاتحاد القائم بين ملاك السفن وشركة قناة السويس هو اتحاد من
اجل السلام الذى يعود بالفائدة على كل الشعوب (١٦٠) .

Farnie. Op. Cit., P. 319.

(١٥٦)

The Times, 16. Nov. 1883.

(١٥٧)

Voisin Bey, Op. Cit., T. 3. P. 74.

(١٥٨)

Wilson, A., Op. Cit. PP. 75 — 6.

(١٥٩)

Bulletin Décadaire, 2-12-1883. No. 430.

(١٦٠)

وغادر دى لسبس لندن الى باريس في ٢٤ نوفمبر ١٨٨٢ تاركا
ابنه شارل في لندن لمواصلة اجتماعاته لوضع اللامسات الأخيرة في
الاتفاقية ، وان كانت حدة الهجوم على دى لسبس والشركة قد خفت
بعض الشيء بعد اجتماعاته العديدة مع أصحاب الشأن في لندن
وخاصة وعده لهم بتخفيض رسوم المرور (١٦١) .

التوصل الى حل وسط ، اتفاقية ٣٠ نوفمبر ١٨٨٣ :

وهكذا بعد عدة اجتماعات تم التوصل الى حل وسط بين
الشركة والمطالب المتعارضة لملاك السفن والشركات الملاحية . ظهر
ذلك في المحضر الرسمي في ٣٠ نوفمبر في صالة شركة P & O
البريطانية ، وتم ذلك أسفل صورة توماس واجهورن (١٦٢) .

ووقع على هذه الاتفاقية سبعة يمثلون الخطوط الملاحية التي
تمثل نسبة ٤ ملايين طن تعبر القناة سنويا او بنسبة ٩١٪ من
مجموع الحمولات البريطانية العابرة للقناة (١٦٣) . أهم بنود تلك
الاتفاقية : تعيين سبعة أعضاء انجليز - من قبل ملاك السفن -
بمجلس ادارة الشركة ، علاوة على الأعضاء الانجليز الثلاثة الذين
عينوا من قبل (عام ١٨٧٦) . وشكلت لجنة استشارية في لندن ،
تتكون من الأعضاء الانجليز بالشركة ، وأن تفتح الشركة لها مكتبا
فرعيا بلندن حيث تدفع فيه رسوم المرور ، وزيادة تعيين موظفين
يتقنون الانجليزية بالشركة وتخفيض نسبي لرسوم العبور . وقد
وافق شارل دى لسبس على هذه النقاط ولكنه تحفظ بالنسبة لموضوع
اعطاء الأسهم ، التي تملكها حكومة إنجلترا في الشركة ، حق

Ibid.

(١٦١)

Farnie, Op. Cit. P. 320.

(١٦٢)

Ibid . والمؤمنون على الاتفاقية هم : توماس وولاند

(١٦٣)

عن شركة P & O ووليام ماكينون من شركة الخطوط الملاحية الهند البريطانية
وآندرسون من خط الشرق وممثل الخطوط الملاحية الجبلشير . وقد نشرت
صحيفة شركة القناة نص الاتفاقية (العدد رقم ٤٣١ في ١٢ ديسمبر ١٨٨٣) . وقد
قام بترجمتها : مبد المزير الشناوي ، وثائق ونصوص ص ص ٦٤٥ - ٦٤٨ .

التصويت في اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين ، ولم يوافق عليها من الناحية القانونية (١٦٤) . وتركت تلك المسألة بدون حسم (١٦٥) . وقد استبعدت الاتفاقية القرض الذي طلبته الشركة وبذلك رفع العبء عن كامل دافعى الضرائب الانجليز من تحمل تكاليف « اعانة سياسية » - على حد قول فارنى - وبهذا يتم اجبار الشركة على أن تتجه الى الأسواق المالية للحصول على هذا المبلغ كذلك تجنبت الاتفاقية أى خرق أو انتهاك للامتياز أو للشركة المحتكرة كما لم تشر الاتفاقية الى مسألة حد امتياز شركة قناة السويس ، علاوة أن الاتفاقية قد فشلت في أن تضمن لمصر أى قسط من أرباح الشركة . وفوق كل هذا منحت الاتفاقية مقاعد فى مجلس ادارة الشركة لملاك السفن ، وعلى هذا انتقلت من مسألة المشاركة فى الأرباح الى المشاركة فى الإدارة . فالأعضاء الانجليز الثلاثة الذين تم انتخابهم بمجلس الادارة ، قد أوهموا أو خشوا من خلق تكتلات منفصلة فى مجلس الادارة ، كما خشوا من انتقاص مركزهم (١٦٦) .

وقد أعرب دى لسبس عن وجهة نظره فى انضمام الأعضاء الجدد الى مجلس ادارة الشركة بقوله : « أن وجود الأعضاء الجدد بالمجلس والذين يهتمون بزيادة إيرادات القناة بهدف التخفيض النسبى لرسوم المرور ، هو أمر غير كاف ، ويبدو لى أن المديرين الجدد من ملاك السفن المقيمين بلندن سيتعرفون بالتأكيد على وجهات نظر وسلوك الشركات ، وهذا سيجعلهم فى موقف يسمح لهم بتجنب الشركة سوء الفهم لموقفها ، عندئذ لن تنهال الاتهامات على الشركة وذلك عندما يصبح ملاك السفن أعضاء فى مجلس ادارة الشركة ، فسيكون فى مقدورهم باستمرار تقديم كافة شكاوى وطلبات

Westray (١٦٤) To Granville, Lond.
 November 11, 1883. Incho. nt No. 24. Parl. P. Egypt No. 3 (1883).
 Farnie, Op. Cit., P. 320. (١٦٥)
 Ibid. P. 321. (١٦٦)

واقترحات ملاك السفن والهيئات التجارية الى شركة قناة السويس (١٦٧) .

ومنذ توقيع اتفاق ٣٠ نوفمبر ١٨٨٣ المسمى « بيوتامج ل لندن » ودى لمسيس يحاول الا يضيف عليه صفة الاتفاقية ، فلم تكن تلك الاتفاقية عقدا ، وانما فى طبيعتها اقرب ما تكون ببرنامج يضع التزامات محددة . ولم يثر اشكال ما بين الحكومة البريطانية والشركة ، فقد نفذت الشركة جميع طلبات الحكومة ، فانشأت لها مكتبا فى لندن يخضع خضوعا تاما لاشراف وزارة الخارجية البريطانية ، وصارت الشركة فرعا من فروع الحكومة البريطانية بغض النظر عن جنسية موظفيها (١٦٨) .

موافقة وزارة الخارجية البريطانية على الاتفاقية :

وارسل جرانفيل للأعضاء الانجليز فى الشركة يبارك اتفاقية ٣٠ نوفمبر ويرى أن بنودها ستعود بالفائدة العظيمة على السفن والتجارة البريطانية . وعلق على المادة الأولى من الاتفاقية الخاصة بتعيين لجنة A commission بغرض اسداء النصح للشركة بالنسبة للتغييرات الضرورية الخاصة بتحصينات عبور السفن ، بأن رأى الحكومة البريطانية هو أن يمين فى هذه اللجنة رجال بحريون : لهم خبرة فى الملاحة بالقناة ويتوجبه من حكومة انجلترا . كذلك رأت الحكومة أن المديرين الرسميين والذين سيتم تعيينهم بمعرفة الحكومة يجب أن يكونوا أعضاء فى « لجنة لندن الاستشارية » . وأوضح جرانفيل فى رسالته أن حكومة جلالة الملكة التى تمتلك جزءا كبيرا من أسهم شركة قناة السويس ، لتعتبر أن الاتفاق الذى تم التوصل اليه انما يقدم الحل المرضي للخلافات التى نشبت بين شركة قناة السويس وعملائها وعلى هذا فلن تثار بعد ذلك مشاكل

Chamber of Shipping Lond. P.R.O., F.O. 423/38

(١٦٧)

Inco. No. 49, dated July 21., 1904.

Hallberg. P. 277.

(١٦٨)

بخصوص النقطتين سالفتي الذكر ، وعلى هذا توافق الحكومة على هذه الاقتراحات حتى تضع نهاية للخلافات التي أثارت ، وتؤكد على أهمية ومصلة التجارة العالمية (١٦٩) .

وبذلك أخذت الاتفاقية طابعها الرسمي عند موافقة جرانفيل عليها في ١٥ يناير ١٨٨٤ (١٧٠) .

هذا ولم يكن للحكومة البريطانية أى دور فى المفاوضات التي جرت بين دى لسبس والشركات الملاحية البريطانية بخصوص هذه الاتفاقية (١٧١) .

وكان هدف دى لسبس فى مفاوضاته مع الشركات الملاحية وملاك السفن فى إنجلترا هو إقناعهم بأن التوصل الى اتفاقية معهم سيكون بمثابة حماية لشركة قناة السويس فى المستقبل من كل أخطار المنافسة (١٧٢) ، فكان دى لسبس يخشى مشروع ملك السفن والشركات الملاحية الخاص بشق قناة ملاحية ثانية . واحتج ملاك السفن البريطانية لشمال إنجلترا ، لدى وزير خارجية بريطانيا بعدم استشارتهم بالنسبة لمقررات « برنامج لندن » ، وأعلنوا عن رغبتهم فى ضرورة تواجدهم عند أى ترتيبات أو إجراءات تتم مع دى لسبس ، لأن سفنهم تمثل نسبة كبيرة فى السفن التى تعبر قناة السويس (١٧٣) .

Granville to British S.C.D. CAB F.O. 37/12/3. (١٦٩)
January 15., 1884. P.R.O.

Volstin-Bey. Op. Cit. T. 3. P. 82. (١٧٠)

Pouncefourt. J. to Welford. F.O. Dec 18. 1883. Parl
Pap. Egypt 3 (1884) No. 26. (١٧١)

British S.C.D. to Granville P.R.O., F. Decen 6., (١٧٢)
1883. F.O./78/2323.

Welford to Granville, Newcastle. Dec 3. 1883. Parl. (١٧٣)
Pap. Egypt 3 (1884) No. 25.

وكذلك اعترضت بعض الغرف التجارية ببريطانيا ، والتي لم تشارك في الاتفاقية المبرمة بين شارل دى لسيس وملاك السفن لأنهم اعتبروا هذه الاتفاقية مؤقتة وتحتاج الى اضافات قبل أن تكون مقبولة من الوجهة القومية(١٧٤) .

كما هاجم التجار الاتفاقية وراوا فيها : « اتفاقية لملاك السفن » وكذلك هاجمها أعضاء حزب المحافظين على أساس انها تضحية بالمصالح القومية(١٧٥) .

الا أن حزب الأحرار لم يهاجم الاتفاقية ، لأن حكومة جلادستون هي التي أيدت وباركت المفاوضات . وقد توقف المحافظون عن هجومهم العنيف على الاتفاقية ، ذلك أن بنودها قد برهنت أن زعيمهم (دنزيلي) لم يحصل على نصيب في ادارة شركة قناة السويس ، على الرغم من المبلغ الضخم (٤ ملايين جنيه) الذي دفعته الحكومة من أموال الشعب (دافعى الضرائب) ، والنتيجة انه في الوقت الذي لم يصدق البرلمان على « اتفاقية السلام » : (Treaty of Peace) المعقودة بين انجلترا ودى لسيس ، فإن التأكيدات لم تتركز على التخفيضات التي ترتبت على بنود الاتفاقية المرفوضة (١٠ يوليو ١٨٨٣) ، وأن المحصلة النهائية لاتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣ ، هو أن انجلترا ركزت جهودها على دورها الثانوى في ادارة شركة قناة السويس دون الحصول على مزايا أخرى تعوضها في هذه الاتفاقية . وكان واضحا للحكومة البريطانية كما هو واضح لدى لسيس ضرورة ايجاد توافق للخلافات . وهكذا وافق حزب المحافظين في عام ١٨٧٦ على تمثيل ثلاثة أعضاء انجليز في مجلس ادارة الشركة البالغ عددهم ٢٤ عضوا ، بينما نجد حزب

Murray to Granville, Lond., January 18/1884. Parl. (١٧٤)

P., Egypt 3 (1884) No. 33.

Frane, Op. Cit., P. 321. (١٧٥)

الأحرار في عام ١٨٨٤ يبدى رضاه عن تمثيل عشرة أعضاء انجليز في مجلس ادارة الشركة البالغ عددهم ٣٢ عضوا (١٧٦) .

ولقد وضعت هذه الاتفاقية مسألة تطوير قناة السويس تحت الاشراف الدقيق موضع التنفيذ، بالإضافة الى مراقبة سياسة الشركة بصفة عامة ، وانتهت ازمات عام ١٨٨٣ عندما أصبح الممر المائي مركزا للتنافس القوي بين انجلترا وفرنسا على صفحات جرائد البلدين وفي النشرات واليوميات والدوريات وفي الاجتماعات العامة والمناقشات التي جرت في برلمان البلدين . فلقد ظهر خلال عام ١٨٨٣ اثنان وثمانون مطبوعا مستقلا عن مسألة قناة السويس ، في مقابل ٣١ كتابا ظهرت عن قناة السويس ابان عام ١٨٨٢ وفي عام ١٨٨٤ ظهر ٤١ كتابا عن قناة السويس (١٧٧) .

وكذلك اثارت هذه الاتفاقية الرأي العام في بريطانيا ، فقد تردد انها تتنازل من جانب بريطانيا لصالح دي لسبس لكسب الرأي العام في انجلترا ، وان مثل هذا الخضوع من لندن لرجل فرنسا ربما كانت ستؤدي الى هزيمة حكومة جلاستون على يد واحد مثل دنزيلي ، ان سيكون في مركز يستطيع فيه استغلال هذا الخطا الذي ارتكبه الحكومة (١٧٨) .

كما تعرضت الاتفاقية للنقد أيضا في مصر ، ويتضح ذلك من مذكرة الاحتجاج المؤرخة في ٣ ديسمبر ١٨٨٣ . كما هاجمتها

Crabites, Pierr, The spoliation of Suez, PP. 206 — 8. (١٧٦)

Roux-ch, L'Isthme et Le Canal de Suez, Op. Cit. T. 2. (١٧٧)

PP. 517 — 24, Cf. Farine, Op. Cit., P. 321.

أورد شاول رو ثباتا بالمراجع والبحوث التي ظهرت في العالم من قناة السويس في كتابه المذكور اعتبار من عام ١٨٦٦ وحتى عام ١٩٠١ . راجع الكتاب المذكور من ص ٦٩ الى ص ٥٣٥ .

Crabites., Op. Cit. P. 206.

(١٧٨)

صحافة لندن التي رأت فيها غيبنا للحكومة البريطانية لأنها لم تعطيها تفويذا مساويا لحملة الأسهم . وهاجمت احتكار الشركة من أجل تخفيض رسوم المرور (١٧٩) .

موقف دى لسبس وقرنسا من اتفاقية نوفمبر ١٨٨٣ :

أرسلت الحكومة البريطانية موافقتها على برنامج لندن إلى مجلس إدارة الشركة ، حيث دعاهم رئيس مجلس الإدارة إلى التصديق على دعوة الجمعية العمومية للمساهمين لعقد جلسة غير عادية . وخلال مناقشات دى لسبس مع الأعضاء الإنجليز بمجلس الإدارة - طلب منهم ، إذا كان ذلك ممكنا ، إرسال خطاب جوليان يونسيغوت المؤرخ في ٣٠ أكتوبر ١٨٨٣ (١٧٠) . (الموجه إلى اتحاد ملاك السفن بصفة رسمية إليه) لأن ما جاء فيه من بنود سوف يسهل الموافقة على اتفاقية ٣٠ نوفمبر بمعرفة المجلس . وكان لتحويل هذا الخطاب أثره الممتاز على أعضاء المجلس ، حيث وافقوا على دعوة الجمعية العمومية لحملة الأسهم في جلسة طارئة تعقد يوم ١٢ مارس ، على أن يعقد مجلس الإدارة جلسته في ١٠ مارس لتبديد كيفية عرض الاتفاقية على المجلس . ورأى شارل دى لسبس عرض الاتفاقية على المساهمين على النحو التالي :

« ان الشركة لها احتكار ، وعلى هذا الأساس فهي لا تخشى المنافسة ، وعليها واجب تجاه تجارة العالم ، يفرض عليها تفسيراً لليباليا لحقوقها . ففي الوقت الذي تمارس فيه امتيازاتنا ، فإن عليها أن تعطي أقصى ما يمكن من التسهيلات للتجارة ، وتحديد الأرباح التي يخولها لهم امتيازهم . وكان ذلك هو أساس المناقشة مع ملاك السفن والمصالح المتبادلة وسيجد المساهمون مزاياهم في إعطائهم القناة لعملائهم عندما يصمدون على البنود المقترحة » (١٨١) .

Farina, Op. Cit., P. 321.

(١٧٩)

Parl. P Egypt. 3 (1884) No. 18.

(١٨٠)

British S.C.D. to Granville, No. 30 dated Feb.

(١٨١)

5. 1884 in P.R.O., F.O 423/16.

وقد سأل أحد المديرين عما إذا كانت الاتفاقية لها طبيعة العقد الذى يربط الشركة ؟ وماذا يحدث لو شرع فى انشاء قناة ثانية مناقسة ؟ ورد دى لسبس بأنه فى هذه الحالة سيكون من حق الشركة التراجع عن الخطوات التى اتخذها وتعود الى فرض رسوم مرتفعة (١٨٢) .

وعبر دى لسبس عن ثقته الكاملة فى الحصول على موافقة الجمعية العمومية للمساهمين على الاتفاقية الا انه رأى فى نفس الوقت التأثير المحتمل الذى سينتج عنها فى انجلترا وفرنسا ، عندما تثار المناقشات فى البرلمان فى الفترة السابقة على ١٢ مارس . ولقد ارتاح دى لسبس للخطابات الودية التى أرسلتها الحكومة البريطانية اليه ، والتى سينظر اليها المساهمون بعين الرضا ، وحذر الاعضاء الانجليز من أن أى عبارة قد تصدر من ممثلى الحكومة البريطانية بالمجلس ابان المناقشات ، أو عند الاجابة على الاسئلة سوف تضعف من تأثير هذه الخطابات ، وهنا يخشى دى لسبس أن يؤثر ذلك بالتحالى فى الجمعية العمومية للمساهمين ثم بعد ذلك على التصديق على الاتفاقية (١٨٣) .

هذا وقد استقبلت فرنسا اخبار الاتفاقية بذهول عام ، لأن الحكومة البريطانية قد أعادت تأكيد حقوق الشركة ، ونظر اليها الفرنسيون على أساس انها كافية ، وكذلك الحكومة الفرنسية . وبمجرد وصول انباء الاتفاق الى باريس فى أول ديسمبر ١٨٨٣ ، انخفضت قيمة أسهم قناة السويس بنسبة تعادل ١٤٪ (١٨ ديسمبر ١٨٨٣) عن مستواها ، فى ١٥ نوفمبر من نفس العام ، واتهم دى لسبس هذه المناورات بأنها محاولة لتخريب مصالح حملة الأسهم (١٨٤) .

وقد صرح دى لسبس فى مدينة ابفيل Abbé Ville
- فى ٢٣ ديسمبر ١٨٨٣ - مؤكداً أن القناة لا يمكن أبداً أن تكف

Ibid.

(١٨٢)

Ibid.

(١٨٣)

Farnie, Op. Cit. P. 322.

(١٨٤)

عن كونها فرنسية ، سواء خلال حياته أو خلال حياة ابنه (١٨٥) .
فقد ذهب البعض في تفسيرهم لعقد الامتياز الممنوح لدى لسبس
أن المزايا الممنوحة له تنتهي بموته (١٨٦) .

وقد أصبح حملة الأسهم مهدين ، أكثر من أى وقت مضى ،
نتيجة لاقتراح تحديد فوائد الأسهم (بند ٨ من الاتفاقية) لأن
حقوقهم تنتهى في عام ١٨٦٤ . وأنشأوا في ٢٨ يناير ١٨٨٤ بمكتب
شركة قناة السويس ، « اتحاد ممثلى حملة الأسهم » ، الذى تكون
قانونيا في ٤ فبراير وضم أربعة من مديرى الشركة . كما تكونت
جماعة من حملة الأسهم الثائرين اطلقت على نفسها اسم : « لجنة
الدفاع عن قناة السويس » فى ٢٥ فبراير لمعارضة أى تخفيض فى
رسوم المرور بالقناة . وقد ابتكرت تلك اللجنة مشروعا يقضى بأن
تقوم انجلترا باستئجار القناة فى مقابل أن تدفع ٨ فرنكات رسما
لحملة الأسهم عن كل سهم (١٨٧) . ولكن فى ٢٧ مارس ١٨٨٤
انضمت لجنة الدفاع عن قناة السويس الى اتحاد حملة أسهم قناة
السويس من أجل الموافقة على الاتفاقية ومساندة دى لسبس (١٨٨) .

وعقدت الجمعية العمومية لحملة الأسهم جلستها الطارئة فى
١٢ مارس ١٨٨٤ ، وحضرها ٤٣٣ عضوا منهم ١٣٠ عضوا من
صغار حملة الأسهم الذين لا يملكون حق التصويت ، وجميعهم
يمثلون ٢٤٢٤٠٩ أسهم . وهو عدد كبير لم يسبق له أن تكامل بهذه
الصورة فى أى اجتماع من قبل منذ « ثورة حملة الأسهم » فى عام
١٨٧٢ (١٨٩) . فى هذه الجلسة شرح دى لسبس فى خطابه المسهب ،

The Times, 24-12-1883.

(١٨٥)

Bulletin Décadaire, 12-3-1883. No. 440 Rapport de
De Lesseps.

(١٨٦)

Ibid. P. 323.

(١٨٧)

Farnie, Oj. Cit. P. 322.

(١٨٨)

(١٨٩) السيد حسين جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة

السويس ص ص ١٦٣ - ١٦٤ . (وهى فترة الأزمة المالية التى واكبت السنوات
الأولى لافتتاح قناة السويس) .

للمساهمين موضحا أن الاتفاقية الموقعة في لندن كانت مجرد محضر
رسمى بسيط ، يضع برنامجا وهى ليست عقدا ، كما تخليها البعض
خطا(١٩٠) . ودافع دى لسبس عن مسألة تخفيض رسوم المرور
المقترحة بالاتفاقية ، بحجة أن هذه السياسة ستشجع ازدياد حركة
الملاحة بالقناة ، وقد تجذب ، على وجه الخصوص ، البضاعة التى
مازالت فى أسواق آسيا ولم تجد طريقها بعد للنقل ، نظرا لارتفاع
نولون النقل(١٩١) .

وتطلع دى لسبس لتخفيض رسوم المرور ١٠ فرنكات للطن
الى ٥ فرنكات ، فى مقابل تمتع شركة قناة السويس بكل فوائد حركة
الملاحة التى ستزداد فى القناة نتيجة تخفيض الرسوم(١٩٢) .

وخلال مناقشات حملة الأسهم فى الجمعية العمومية ، احتجت
السيدات وحملة أسهم عام ١٨٥٨ ، على التضحية بأمالهم من أجل
إنانية الانجليز ، وهاجموا الاتفاقية على أساس أنها عقد من جانب
واحد ، ومحاولة لتحويل حملة الأسهم الفرنسيين « خارج بيتهم
الخاص بهم » ، ووصفوا الانجليز بأنهم مثل « المتسول الذى لا يقنع
بالصدقات وإنما يطالب باتفاقية مكتوبة تمنحه حق الصدقات كل
يوم »(١٩٣) .

وبعد أربع ساعات ونصف من مناقشة التقرير تمت الموافقة
عليه من خلال نفوذ دى لسبس الشخصى على المجلس . وكانت
نتيجة التصويت ٨٤٣ صوتا ضد ٧٦١ صوتا . وكما هو واضح
بأغلبية ضئيلة جدا فى تاريخ شركة قناة السويس(١٩٤) .

Bulletin Décadaire, Op. Cit. No. 440. P. 562.

(١٩٠)

Ibid.

(١٩١)

Ibid.

(١٩٢)

Farnie, Op. Cit. P. 322.

(١٩٣)

Bulletin Décadaire, Op. Cit. P. 563, Cf. Farnie.

(١٩١)

Op. Cit. P. 323., Wilson, P. 78.

وفى البرلمان البريطانى سأل درمندولف جرانفيل عن موضوع موافقة الجمعية العمومية لحملة الأسهم فى جلستها يوم ١٢ مارس على زيادة عدد الأعضاء الانجليز فى مجلس ادارة الشركة الى ١٠ أعضاء ، وموقف الحكومة اذا رفضت هذه النقطة ، هل تعتبر بقية الاتفاقية نافذة ؟ ورد تشيلدرز - وزير الخزانة - على ذلك بأنه قد تمت اتصالات مع الأعضاء الانجليز بادارة الشركة ، واخبروه بأن تقرير دى لسبس فى الجمعية العمومية للمساهمين بجلسة ١٢ مارس قد تمت الموافقة عليه ، وفيه البند الخاص بزيادة عدد الاعضاء الانجليز ، وأنه يستلزم لتعديل النص الخاص بهذه المادة فى قانون الشركة التصويت عليها منفصلة - واستفسر درمندولف عما اذا كان هؤلاء الأعضاء الانجليز الجدد فى مجلس ادارة الشركة ، سيكون من حقهم التصويت فى المجلس ، أم أنهم سيكونون مجرد مساهمين ؟ وهل فى مقدور الثلث أن يتصدى فى التصويت لثلثي المجلس لاقرار أى موضوع ؟ ولم يستطع تشيلدرز الرد على هذه النقطة ، ولكنه ذكر أنه يعتقد عند التصويت أنه من الضروري موافقة ثلثي المجلس ، ولكن ذلك لم يرد فى الاتفاقية . وأعاد درمندولف استفساره حول أحقيتهم فى التصويت واضطر تشيلدرز الى أن يعترف بأن هؤلاء المديرين السبعة الجدد ليست لهم سلطة التصويت (١٩٥) .

لذلك تم عقد اجتماع آخر للجمعية العمومية لحملة الأسهم بعد عشرة أسابيع (٢٩ مايو ١٨٨٤) وحضرها ٥٩٣ مساهما يمثلون ٢٧٩٨٠٥ أسهم (١٩٦) تمثل ٧٠٪ من حملة الأسهم . وتدفقت أعداد كبيرة من مؤيدى دى لسبس فى الصالة لاعتراض المنشقين والمعاكسين ، ونفذت قرارات المجلس بأغلبية ساحقة وسط تصفيق حاد . وتمت الموافقة على زيادة عدد أعضاء مجلس ادارة الشركة من ٢٤ عضوا الى ٢٢ عضواً بنسبة ٢٦.٨ أصوات فى الجمعية

Hansard Mars 17, 1884. PP. 19 — 21. Vol. 280, (١٩٥)
3 Rd. Série

Bulletin Décadaire, June 2, 1884., No. 448. P. 633. (١٩٦)

العمومية ضد ٥.٦ أصوات أى بنسبة ٨٢٪ من ٣١٦٧ صوتا من الحاضرين أى بـ ٥٠٠ صوت زيادة عن ثلثي أغلبية الاصوات الضرورية المطلوبة . وقد تم اختيار أول رجل صناعة فى مجلس الادارة وهو أول من أنتج « الكسب » بمرسيليا ، وهى الشركة التى تنتج علف الماشية من بذر القطن . وكانت هذه النسبة العظيمة من الأصوات نصرا لدى لميس فى قمة عمله ، وعلامة واضحة على مدى سلطات رئيس الشركة التى تفوق (على حد وصف فارنى Farnie) قوة المتحدت والزعيم فى مجلس العموم البريطانى (١٩٧) .

وكانت أيضا نصرا لتنظيم العديد من حملة الاسهم ودليلا على أن مؤيدى دى لميس كانوا مساهمين من نوع خاص لا تحكمهم مصالحهم بل يفضلون أن يخسروا مع دى لميس بدلا من أن يكسبوا بدونه (١٩٨) .

هذا وقد حبذ وادنجتون ، مسألة حث الحكومة البريطانية على التصديق على الاتفاقية المبرمة بين شركة قناة السويس وملاك السفن الانجليز ، وكان يعتقد بوجود مشاكل خطيرة حول هذه النقطة (١٩٩) .

وعلى أية حال فقد افتتح مكتب الشركة بلندن فى ٢٩ اغسطس ١٨٨٤ برئاسة هنرى شيفاسوس Henri Chevassus والذى ظل مسئولا عن رئاسة هذا المكتب طيلة السنوات الثلاثين التالية لافتتاحه ، وفى نفس يوم الافتتاح خول لروتشيلد واولاده بلندن باستلام رسوم المرور بالقناة . واعتبارا من عام ١٨٨٤ حصل الاعضاء الانجليز الثلاثة بمجلس الادارة على النشرات المنتظمة الخاصة بايرادات حركة الملاحة بالقناة عن طريق وزارة التجارة .

Farine, Op. Cit. P. 323.

(١٩٧)

Ibid

(١٩٨)

Waddington à Jules Ferry. Lond 20 May 1884. D.D.F.

(١٩٩)

T.V. No. 274.

أما الأعضاء السبعة الجدد بمجلس إدارة الشركة فكانوا من ملاك السفن والتجار ، وكانت تعوزهم اللغة الفرنسية وحصلوا على مقاعدهم بباريس لأول مرة اعتباراً من ٢ سبتمبر ١٨٨٤ بمجلس إدارة الشركة ، وبذلك تحولوا الى هيئة انجليزية فرنسية (٢٠٠) .

جهود دى لسبس لمد نشاط شركة قناة السويس في اماكن أخرى من العالم :

وكان لخضوع شركة قناة السويس للنفوذ البريطاني - بعد الاحتلال - اثره البالغ على دى لسبس ، فقد توقف عن زيارته لمصر ، ووجه اهتمامه نحو مشروعات أخرى مثل : البحر الداخلي الأفريقي وقناة كرا Krah Canal (٢٠١) . وقناة كورنث و قناة بنما . وكانت كل هذه المشاريع تعمل لغير مصلحة إنجلترا وذلك في محاولة لبسط النفوذ الفرنسي في اماكن أخرى من العالم من جهة وضرب النفوذ البريطاني من جهة أخرى . ولكن دى لسبس لم يكن باستطاعته تحقيق أى من تلك المشاريع بنجاح ما لم يحصل على أكبر قدر من الربح من شركة قناة السويس (٢٠٢) .

وقد حفلت هذه الفترة بالعديد من المؤلفات التي تدور حول مشاريع شق قنوات ملاحية أخرى وذلك في أعقاب ثبوت نجاح قناة السويس . فالف أحد الكتاب ويدعى « مكسيم هيلين » Maxime Helene كتاباً بعنوان « الطرق الجديدة في العالم » يدور حول قناة السويس وقناة بنما والطرق التي تخترق جبال الألب والنفق الذي سيربط فرنسا بإنجلترا عبر بحر المانش ومشروع البحر الداخلي الأفريقي ، كما تناول مشاريع شق مضيق كورنث ومضيق ملقا ونفق سانت جوثار (٢٠٣) .

Farnie, Op. Cit. P. 324.

(٢٠٠)

(٢٠١) وتقع في سيام والايو والتي سنتناول دراستها في الصفحات

التالية .

Farnie, P. 308.

(٢٠٢)

Bulletin Décadaire, No. 39. Jan. 2, 1883.

(٢٠٣)

كما وجد دى لسبس أيضا تشجيعا من جانب « بعض النقابات العمالية البريطانية » التى حثته على مواصلة جهده للاهتمام بالطرق الملاحية فى العالم والتى سيتم عن طريقها التعارف والتآخى بين الشعوب ، وعندئذ لن يحدث صراع بينها • وهاجمت تلك النقابات أولئك الذين يعارضون فكرة شق نفق عبر بحر المانش بحجة أنه سيكون أداة للغزو والعدوان ولكنهم رأوا عكس ذلك ، فهذا النفق سربط بين الأمتين بشكل عملي ، وسيصبح هذا العمل المشترك أعظم انتصار للسلام العالمى فى نظرهم (٢٠٤) •

أضف الى ذلك أن نجاح شركة قناة السويس قد شجع على تخطيط مشاريع جديدة لحوالى ٢٥ أو يزيد من القنوات الملاحية فى العالم • وكانت قناة السويس ، فى كل الأحوال ، نموذجا رائعا ومثالا ألهم قريحة كل من فكر فى هذه المشاريع ، وكانت تحوهم الآمال فى تكرار هذا الحدث أيضا فى قناة باناما (٢٠٥) •

وسنقوم هنا بدراسة لثلاثة فقط من هذه المشاريع التى شارك فيها دى لسبس وكان آخرها مشروع قناة بنما الذى قضى على البقية الباقية لنفوذ آل دى لسبس وشركة قناة السويس •

أولا : مشروع البحر الداخلى الإفريقى :

La Mer Intérieure Africaine

«سعى دى لسبس عقب الاحتلال البريطانى لمصر الى مشاريع ترسيخ النفوذ الفرنسى فى مناطق أخرى من العالم ، ووجد فى القارة الأفريقية متسعا لنشاطه فى المنطقة الواقعة جنوب تنزانيا والجزائر ، من ذلك المشروع الذى سيخلق بحيرة صناعية هائلة تفتح الطريق لتوغل النفوذ الفرنسى فى شمال ووسط القارة الإفريقية ويسيطر على تجارة المنطقة •

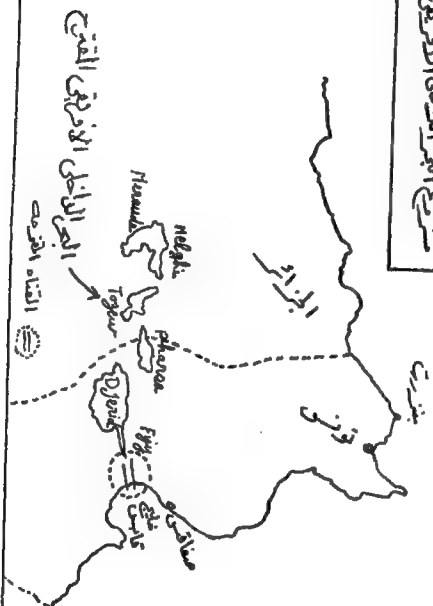
(٢٠٤) ولقد تحقق هذا النفق واُفتتح فى ٦ مايو ١٩١٤ بعد ٧ سنوات

من العمل Ibid., 394, Decem. 2, 1882.

Farnie., Op. Cit., PP. 412 -- 3.

(٢٠٥)

مؤرخ البحر الأبيض المتوسط



وستشقى هذه القناة فى خليج قابس بتونس فى المنطقة الواقعة غرب هذا الخليج حيث تنخفض ١٤ مترا عن سطح البحر ، وتنتشر فى هذه المنطقة مستنقعات ومناطق ضحلة ، وهى تقع جنوب الحدود التونسية والجزائرية .

وكان الريان الفرنسى روبر هو صاحب فكرة شق هذه القناة ، وزار المنطقة فى أوائل مارس ١٨٨٢ بناء على طلب من دى لسبس ، لعمل مجسات ودراسات للمنطقة وصحبه فريق من الفنيين للدراسة العلمية النهائية للمشروع (٢٠٦) .

وقد مهد الأمير عبد القادر الجزائرى الطريق لدى لسبس ، عندما وجه خطابه الى الزعماء الدينيين والعسكريين للمديرية التونسية والجزائرية التى ستقوم اللجنة بزيارتها ، يدعوهم فيه الى مساندة الشركة واللجنة الفرنسية التى ستقوم بزيارة الأراضى الواقعة فى المنطقة لدراسة شق قناة عبر برزخ قابس ، وطلب منهم اظهار حسن النية واستقبالهم استقبالا حسنا ، وابداء كرم الضيافة لهذه اللجنة وتسهيل عملها وتشجيعها وتقديم المساعدة الفعلية لها . وطلب اليهم عدم الالتفات الى أولئك الذين يتخلون خطأ أن عملية شق قناة عبر برزخ قابس ستضر بالبلاد والسكان ، وأنه اذا ما قدر لهذه القناة أن تشق بنجاح فى برزخ قابس مثلما حدث فى برزخ السويس ستجنى البلاد ثمارها مثلما جنت البشرية ثمار قناة السويس .

وطلب منهم نبذ البغض والتعصب ، واذا احتاجت الشركة الى حقل أو منزل أو حديقة فأنها سوف تدفع ثمنها مرتفعا أكثر من قيمتها المقدرة لها ، وستقوم هذه الشركة باستغلال مبالغ ضخمة فى هذا المشروع الذى سيعود على البلاد بالخير (٢٠٧) .

Bulletin Décadaire, No. 400, Mar 12, 1883.

(٢٠٦)

(٢٠٧) راجع نص الخطاب باللغة الفرنسية فى :

Bulletin Décadaire, No. 403, Mar 2, 1883.

وغادر دى لسبس باريس في ١١ مارس ١٨٨٣ ، ترافقه لجنة من المتأولين الى تونس والجزائر لدراسة تكاليف وجدوى المشروع فى هذه المنطقة التى سيتدفق عبرها مياه البحر المتوسط لتكون أضخم بحيرة داخلية أفريقية . ووصل دى لسبس واللجنة المرافقة له الى منطقة توزير Tozeur فى ٢٣ مارس حيث رحب به الأهالى ومكث فى المنطقة حتى ١٠ أبريل وهناك استقبل دى لسبس مشايخ وزعماء المنطقة والقى فيهم خطابا عن أهمية شق القناة المقترحة لاقتصاديات المنطقة (٢٠٨) .

وأبدت الصحافة والرأى العام الفرنسى اهتمامها البالغ بهذا المشروع ، رأت فيه ازدهارا وتوسعا للنفوذ الفرنسى فى القارة الأفريقية (٢٠٩) .

ودلت الدراسات أن المزايا التى ستعود من وراء شق هذه القناة هي :

١ - تلطيف المناخ الصحراوى لهذه المنطقة نتيجة وجود مسطحات مائية شاسعة ، وسيؤدى ذلك الى ازدياد عمليات البخر وهطول الأمطار فى المنطقة نتيجة وجود مسطحات مائية شاسعة ، ومرتفعات تحيط بالمنطقة مما سيؤدى الى ازدياد خصوبة الأراضى الزراعية .

٢ - قيام صناعة الصيد والملح . وستلقى الصناعة الأخيرة رواجاً عظيماً فى أسواق أفريقيا حيث يبلغ سعر كيلو جرام الملح ١٥٠ فرنكا .

٣ - وسيؤدى تدفق المياه الى قيام ملاحية بحرية وتشجيع استقرار عدد كبير من السكان حول شواطئ هذه البحيرات .

Ibid. No. 407., April 12, 1883.

(٢٠٨)

Ibid. No. 404., 12 Mars. 1883.

(٢٠٩)

٤ - بانثشاء موانئ في هذه المنطقة تصبغ مرافئ ممتازة للقوافل التجارية الضخمة السودانية القادمة من وسط القارة الامريقية لانها ستجدها موانئ أكثر قربا من الموانئ المراكشية ، وتستقبل هذه الموانئ عندئذ المنتجات الافريقية مثل : البلح والمطاط والجلود والنعام .. الخ .

٥ - سنشكل هذه البحيرات حدودا طبيعية ممتازة لكل من تونس والجزائر في الجنوب ، وعندئذ يصبح من الصعب على البدو شن غارات داخل البلاد وجنوبها وستزيد هذه البحيرات آخر الأمر من رخاء وتقدم تونس والجزائر (٢١٠) .

٦ - ويمكن زراعة ملايين من اشجار النخيل على شواطئ هذه البحيرة الافريقية الداخلية . وقد أعطى دى لسبس مثلا لذلك بتلك الاشجار الهائلة التي تحيط ببحيرة المنزلة في مصر (٢١١) .

وقد اهتمت الحكومة الفرنسية بهذا المشروع ، فوجد فريستيه - وزير خارجية فرنسا - يرفع تقريراً الى رئيس الجمهورية الفرنسية في ٢٧ أبريل ١٨٨٢ عن مشروع البحر الداخلي الافريقي اوضح فيه اهتمام الرأى العام الفرنسى بهذا المشروع الذى سيخلق بحيرة واسعة تزيد مساحتها ٧٠ مرة عن مساحة بحيرة حنينف ، وستمتد مياه هذه القناة غرب خليج قابس لمسافة ٢٤٠ كيلومتر ، وسيتم انشاء هذا الحوض عن طريق شق القناة التى ستحمل مياه البحر الى منطقة المستنقعات . واكد فريستيه فى تقريره لرئيس الجمهورية الفرنسية النقاط الآتية :

(١) الأهمية السياسية للقناة المقترحة وكذلك البحيرة الواسعة التى ستنشأ عن هذه القناة والتى ستمثل حاجزاً طبيعياً ضد غزوات البربر .

(ب) ان هذه البحيرة الداخلية ستكون بمثابة ملجأ للأسطول
الفرنسي التجاري والحربي على السواء وذلك ضد أى طارئ أو
أخطار يتعرض لها (٢١٢) .

(ج) وأكثت وزارة الخارجية الفرنسية ان شق هذه القناة
وانشاء هذه البحيرة سيؤدى الى نمو النفوذ الفرنسى وتدعيم
النفوذ العسكرى والبحرى فى هذه المنطقة ، بعد افتتاح الطريق
البحرى الجديد للتجارة والصناعة ولأمن الجزائر (٢١٣) .

واقترح فريستيه تشكيل لجنة كبيرة لدراسة هذا المشروع
بعناية من كافة جوانبه ، وطلب أن تضم هذه اللجنة ممثلين عن كافة
الوزارات : الخارجية والحربية والبحرية والتجارة والزراعة ومن
العلماء وأعضاء الحكومة الجزائرية (٢١٤) .

هذا وقد أكد دى لسبس فى حديثه فى السريون عقب
عودته من رحلة لتونس والجزائر - على أهمية هذه القناة المقترحة
والتي ستخلق بحيرة أفريقية داخلية كبيرة تقع على الحدود الجنوبية
لتونس والجزائر وتمثل حاجزا طبيعيا ضد أى غزو خارجى .
وأوضح دى لسبس أن الباب العالى لا يعرف كيف يستغل موارده ،
ونوه بدور فرنسا المساند لبائى تونس ، وفضل الأسطول البحرى
الفرنسى فى هذا المجال ودور فرنسا الحضارى فى المنطقة (٢١٥) .

وقد نادى البعض (٢١٦) بإطلاق اسم فرديناند دى لسبس على
خليج قابس واسم الريان رودير على الميناء الجديدة (٢١٧) .

-
- (٢١٢) راجع نص تقرير فريستيه الى رئيس الجمهورية فى صحيفة
شركة قناة السويس رقم ٣٧٣ بتاريخ ٢ مايو ١٨٨٢ ص ٦٣ - ٦٥ .
Bullétin Décadaire, No. 408, 22 April 1883. (٢١٣)
Ibid. No. 378, 2 May 1883. (٢١٤)
Bullétin Décadaire, No. 408, 22 April 1883. (٢١٥)
Allegro الجنرال الفرنسى اليجرو (٢١٦)
Bullétin Décadaire, No. 405, 2 April 1883. (٢١٧)

وعلى أية حال لم يتحقق هذا المشروع — على ما يبدو — ربما لأن التكاليف باهظة أو لأسباب هندسية ، ولم يسمع عنه بعد ذلك وكان يمثل جانبا من جهود دى لسبس وشركة قناة السويس لسيط النفوذ الفرنسي في وسط القارة الأفريقية وشمالها .

ثانيا : قناة كرا في جنوب شرقي آسيا :

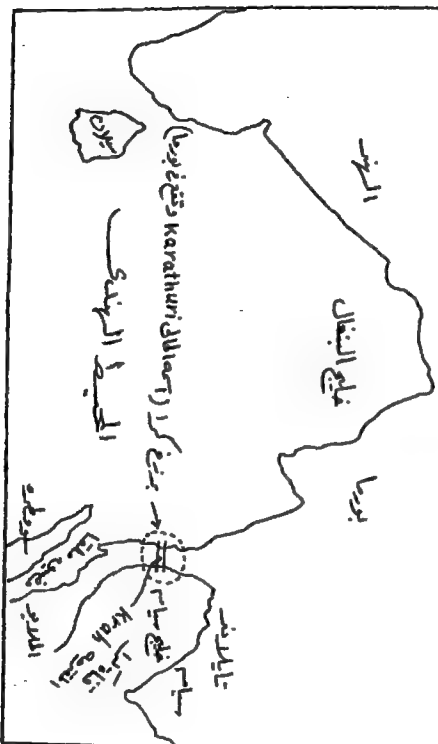
وكذلك امتد نشاط دى لسبس جنوب منطقة شرقي آسيا ، فقد وجد مهندسو دى لسبس في شبه جزيرة الملايو منطقة مناسبة في برزخ كرا (Krah) (٢١٨) لشق قناة فيها تختصر المسافة بين أوروبا وموانئ الصين بحوالي أربعة أيام ، ويبلغ طول هذه القناة المقترحة ٥٠ كيلو متر (٢١٩) .

وقد تناولت الصحف هذا الخبر واهتمت به صحيفة شركة قناة السويس والصحف البريطانية وعلى الأخص صحيفة ستاندرد ، وقد قررت الدراسات التي قام بها المهندسون الذين يعملون لحساب دى لسبس ، سهولة شق هذه القناة وأنها لن تستغرق أكثر من عامين ابتداء من عمليات الحفر (٢٢٠) .

وعلمت صحيفة ستاندرد التي نشرت الخبر بأن المهندسين الفرنسيين قد أساءوا تقدير الصعاب التي ستواجههم ، ولكنه من الواضح أن دى لسبس ومجلس إدارة شركة قناة السويس نظروا للمشروع نظرة مليئة بالآمل ، وأنهم على ما يبدو قد قرروا أن الملاك الحقيقيين لقناة السويس هم وحدهم الذين سيسمح لهم بأن يصبحوا مساهمين في الشركة الجديدة . ونادى كاتب المقال في الصحيفة البريطانية (ستاندرد) بأن يصبح لانجلترا باعتبارها تملك نصف أسهم قناة السويس ، النفوذ السائد في القناة الجديدة . وتنبأت

Karathuri	اسمها الحالي
وهي تابعة لبروما .	
Bullétin Décadaire, No. 393, 22 Nov. 1882.	(٢١٦)
Ibid.	(٢٢٠)

دستورج قناه كرا



الصحيفة البريطانية برفض هذا الطلب . وطالبت الحكومة البريطانية بتحمل مسئوليتها وعدم التخلي عن هذه الفرصة النادرة لتأكيد نفوذها على هذا الطريق البحرى المهم ، والذي قد يصبح على درجة كبيرة من الأهمية فى المستقبل . كما طالبت الصحيفة باعتبار قناة كرا الجديدة امتدادا لقناة السويس بالنسبة للسفن المتجهة من أوروبا الى بحر الصين حيث توجد تجارة مهمة بين الهند والشرق الأقصى (٢٢١) .

وقد أثارت هذه القناة النعرة القومية فى إنجلترا ، فتناولت صحيفة ستاندرد فى مقال آخر لها هجومها على دى لسيس وأز مشاريعه لشق قناة عبر برزخ كرا يتضح فيها « مدى غرور جيراننا — أى فرنسا — وذلك عندما يؤكدون أن المشروع المقترح يرجع الى مبادرة فرنسية ، بينما أكدت الصحيفة أن أحد البريطانيين ويدعى إيفنجهام ولسون Effingham Wilson هو صاحب الفكرة ، فقد نشر بحثا عن شبه جزيرة الملايو نبه فيه الرأى العام الى أهمية مشروع شق قناة فى برزخ كرا . وطالبت الصحيفة فى مقالها بإبعا قناة كرا عن المنافسات الدولية أو أية مؤامرات أخرى من هذا النوع (٢٢٢) .

كما أهتمت صحف جنوب شرقى آسيا بهذا المشروع ، فأبرزه الصحف الصادرة فى سيام وجاوه والدول الأخرى هذا المشروع كما أبدى الهولنديون المقيمون فى جزر الهند الشرقية اهتماما كبيرا به ، وطالبوا بحقهم فى حضور اللجنة الدولية المقترحة لبحر شق هذه القناة (٢٢٣) .

(٢٢١) Ibid. (مثال لجريدة ستاندرد البريطانية) أعادت صحيفه

شركة قناة السويس نشره فى العدد ٣٩٢ السابق ذكره .

a. (٢٢٢)

(٢٢٣) نشرت صحيفة شركة قناة السويس المقالات التى أوردتها صحف

ستاندرد عن هذه القناة وكذلك الصحف الأخرى مثل ستاندرد وغيرها ، ilétin Décadaire, No. 397, 2 January 1883.

وعلى أية حال لم يكتب أيضا لهذه القناة أن تتم لمشاكل هندسية ومالية .

ثالثا : مشروع قناة بنما وانهيار نفوذ آل دي لسبس في شركة قناة السويس :

وكذلك وجه دي لسبس جهوده غربا تجاه قناة بنما في إطار سعيه لنشر النفوذ والحضارة الفرنسية للسيطرة على الطرق البحرية في العالم وذلك بعد أحداث عام ١٨٨٢ التي كانت ضربة شديدة وخطيرة لنفوذ شركة قناة السويس - كما رأينا - فلم تعد الشركة تواجه فقط الخديوى والسلطان وإنما بدأت تواجه إنجلترا نفسها التي سعت إلى استثمار احتلالها لمصر .

وشرعت شركة فرنسية كونها دي لسبس في شق قناة بدون أهوسسة تربط المحيطين الاطلسي والهاديء عن طريق قناة بنما . وقدر الفرنسيون تكاليف شق هذه القناة ، التي ستستغرق حوالى ٨ سنوات ، في بادئ الأمر مبلغا يقدر بحوالى ١١٤ مليون دولار ، ولكن بعد ثمانية أعوام قدروا تكاليفها بـ ٣٥١ مليون دولار وأنها تستغرق عشرين عاما (٢٢٤) .

وحصل دي لسبس على امتياز قناة بنما في عام ١٨٧٩ وكان مماثلا للامتياز الذى حصل عليه عام ١٨٥٤ في قناة السويس (٢٢٥) واعتبر دي لسبس هذا العلم بمثابة غزو سلمى تقوم به فرنسا في برزخ بنما .

Farnie, J. Haskins, The Panama Canal. N.Y. 1913. (٢٢٤)

P 208.

وقد تدوت اللجنة الجغرافية التكاليف بـ ١١٧٤ مليون فرنك - راجع :

André Siefried, Suez and Panama, P. 244.

Farnie, Op. Cit., P. 413.

(٢٢٥).

وهكذا شرع دى لسبس في يناير ١٨٨٠ ، اثر نجاح قناة السويس ، في شق هذه القناة وكانت الارياح الضخمة التي حصل عليها حملة أسهم شركة قناة السويس خير حافز ومساند لدى لسبس في مشروعه الخاص بشق قناة بنما . وقدّر دى لسبس عام ١٨٨٨ للانتهاء من هذه القناة .

ولجأ دى لسبس كمعادته للحصول على الأموال للمشروع بشق السبيل ، وانتشرت الدعاية للمشروع بأن قناة بنما على الرغم من ان تكلفتها ستبلغ أضعاف تكلفة قناة السويس الا ان إيراداتها ستكون ثلاثة أضعاف إيرادات قناة السويس ، كما ان شقها امر أسهل بكثير من شق قناة السويس (٢٢٦) .

وأطلق دى لسبس على الشركة التي ستتولى امر شق قناة بنما اسم : « الشركة المالية لقناة بنما المحيطية » :
« Compagnie Universelle du canal interoceanique de Panama ».

وقام بإصدار صحيفة خاصة بهذه القناة اسمها : « صحيفة القناة المحيطية » (٢٢٧) . وكان الهدف من هذه الصحيفة هو نشر المعلومات الخاصة بقناة بنما خلال فترة ارتباطه بهذا المشروع ، وكانت هذه الصحيفة مليئة بالتقارير المبالغ فيها التي تساند المشروع وتنبأ بنجاحه وتحقيقه ، الا ان ثقة الشعب الفرنسي في دى لسبس بدأت تتضاءل منذ عام ١٨٨٨ (٢٢٨) .

Ibid. P. 414.

(٢٢٦)

Bullétin de canal Interoceanique.

(٢٢٧)

وكانت تصدر مرتين في الشهر يومى ١ ، ١٥ . وكانت صحيفة شركة قناة السويس كثيرا ما تنشر أخبار قناة بنما وتضم اليها الامداد الصادرة بهذه القناة .

Bullétin de Canal Interoceanique.

(٢٢٨)

هذا ولم يجد دى لسبس ترحيبا ماليا فى اسواق الولايات المتحدة الأمريكية (٢٢٩) . وقد ساهم كثير من الفرنسيين فى المشروع . وقد أثبت عام ١٨٨٦ أنه آخر عام للأبل فى المشروع الجديد ، فقد تأثرت قناة بنما — على أية حال — ببرنابج لندن ١٨٨٤ الخاص بقناة السويس ، الذى فرض على شركة قناة السويس كما سبق ودرسنا (٢٣٠) .

ولم يجد دى لسبس الفرصة — كما وجدها فى قناة السويس — فانتشار الأوبئة بين العمال وضخامة التكاليف وفشل الخطة الهندسية وسوء تقدير تكاليف المشروع أدت الى فشله فى نهاية الامر .

وعلى أية حال لم يكتب لآى من المشاريع الثلاثة النجاح وبرهن الفشل المالى والهندسى لشركة قناة بنما على أنه كارثة لآل دى لسبس ، وحطم حلم دى لسبس فى السيطرة على كل الطرق التجارية للعالم . كما شجعت هذه الكارثة على المطالبة بالاحتكام للقضاء فى القاهرة اعتبارا من عام ١٨٨٩ لضمان أسهم المؤسسين ، علاوة على الاقتراح الذى أثير والخاص باعادة تأكيد سلطة الخديو فى تعيين رئيس شركة قناة السويس (٢٣١) . وادى فشل مشروع قناة بنما الى اضعاف مركز دى لسبس ، واثّر داخل الشركة مرة ثانية مسألة معارضة برنابج لندن . وتحولت قناة بنما من مشروع خاص الى « فضيحة عامة » a public scandal (٢٣٢) .

فقد قاضى المساهمون الشركة الفرنسية وعلى رأسها دى لسبس وابنه شارل وأعضاء مجلس إدارتها ، لاحتيالهم عليهم وتبديدهم أموالهم بسبب سوء إدارتهم ، فحكم عليهم بالسجن وبغرامات قانحة . الأمر الذى أدى الى هرب بعضهم وانتحار

Ibid. P. 216.

(٢٢٩)

Farnie, P. 417.

(٢٣٠)

Ibid P. 419.

(٢٣١)

Ibid. P. 420.

(٢٣٢)

البعض الآخر ، وأوقف تنفيذ الحكم على دي لسبس لكبر سنه .
هذا في الوقت الذي واصلت فيه الحكومة الأمريكية الأعمال بمعرفتها
ابتداء من عام ١٩٠٤ فأنجزتها بنجاح في عام ١٩١٤ حيث افتتحت
قناة بنما رسميا للملاحة في ١٥ أغسطس عام ١٩١٤ (٢٣٣) .

وعينت الحكومة الفرنسية لجنة لتقصي الحقائق في فضيحة
بنما ، وأرسلت لهم اعلانات استدعاء للمحكمة في ٢١ نوفمبر
١٨٩٢ ، وتحول برلمان الجمهورية الفرنسية الى الهجوم على شركة
قناة بنما وعلى دي لسبس الذي أصبح — على حد تعبير مارني —
كبش القداء من جانب الرأي العام الذي هاجم الفساد بصفة عامة ،
وأصبحت فضيحة قناة بنما المالية نموذجا لهذا الفساد . واتهم
دي لسبس بالغش وتم القبض على ابنه شارل دي لسبس في ١٦
ديسمبر ١٨٩٢ في منزله ، وعلى فونتان Fontane أيضا في
مقر ادارة شركة قناة السويس بباريس ، وأصبح جيكارد Guichard
رئيسا لشركة قناة السويس اعتبارا من ١٧ ديسمبر ١٨٩٢ .
وأعادت شركة قناة السويس تنظيم مجلس ادارتها لتحاشى تكرار
كارثة بنما ، وتم توسيع المجلس التنفيذي لشركة قناة السويس
بالحاق ثلاثة أعضاء آخرين اعتبارا من عام ١٨٩٢ وهم : فوزان
بك ويوكارد وشارل رو . وكان مركز شركة قناة السويس في مصر
يعتمد على العلاقات الشخصية بين دي لسبس والحكام المصريين ،
وقد تأثرت هذه العلاقة بشكل خطير بعزل دي لسبس ، وبدأت
الدعوى القانونية في باريس (١٢ مايو ١٨٩٤) تنهال على الشركة
من حاشية سعيد باشا وهم من رجال الجيش ، ضد دي لسبس
لفشه واختلاسه (٢٣٤) .

Ibid.

(٢٣٣)

Ibid. P. 421.

١٢٣٤)

وبانهيار نفوذ دي لسبس أصبحت شركة قناة السويس كلها
في كنف وتحت وصاية الحكومة البريطانية . فمن آن لآخر كان
الأعضاء الانجليز ، بمجلس ادارة الشركة ، يتدخلون لتوجيه الشركة
لمصلحة انجلترا .

فمثلا نجدهم قد اقترحوا تعديل نظام اعداد الميزانية الخاصة
بالشركة وطريقة تدوين حساباتها ، لان ذلك في نظرهم سيؤدي
ليس فقط الى تسهيل الاجراءات ، وانما سيخفض الى حد كبير من
الايدي العاملة الكثيرة بالشركة ، وفي ذلك اقتصاد للمصاريف (٢٣٥) .

وفي خضم هذا الصراع السافر بين انجلترا وفرنسا للسيطرة
على ادارة الشركة ، تجاهلتا حقوق الدولة صاحبة الحق في السيادة
على قناة السويس والرقابة على الشركة ، وهي مصر ، التي تملك
وحدها حق تعديل النظام الاساسي للشركة وليسست انجلترا او
فرنسا . وهكذا خسرت مصر كل ميزة مادية وادارية في شركة قناة
السويس من جراء هذا الصراع السافر بين الدولتين .



الفصل الرابع

« قناة السويس والتنافس البحرى فى حوض البحر المتوسط »

سياسة بريطانيا في حوض البحر المتوسط :

أعطت قناة السويس حوض البحر المتوسط أهمية استراتيجية علاوة على الأهمية التجارية ، فقد حولته من بحيرة مغلقة الى بحر مفتوح ، وباحتلال إنجلترا لقناة السويس أصبح لها مصالح جهرية في حوض البحر المتوسط ، مصالح استراتيجية مرتبطة تماما بالمصالح الاقتصادية ، وشكلت قناة السويس سياسة إنجلترا في حوض البحر المتوسط . وسيطر الأسطول البريطاني على حوض البحر المتوسط في الوقت الذي سيطر فيه الجيش البريطاني على مصر . فقد حصلوا على « الجائزة » ولا يمكن أن يحرّموا منها ، على حد قول تايلور ، فقد كان مركزهم الاستراتيجي قويا ، الا ان مركزهم الأخلاقي «Moral Position» كان مهتزا ، وكان لذلك تأثيره على الرأي العام البريطاني ، وحتى على السياسة البريطانية أنفسهم . وأهتم البريطانيون بتوضيح أنهم بدفاعهم عن مصالحهم الخاصة فانهم بذلك أيضا يقومون بخدمة مصالح جميع الأطراف الأخرى ، وكان عليهم أن يفكروا باستمرار في الرأي القائل بأن مصر أصبحت ملكا لهم ، حتى لا يصبح هناك عذر لتقسيم الإمبراطورية العثمانية في أماكن أخرى . وكان على الحكومة البريطانية أن تقف ممثلة دور « المتدبئة من قبل أوروبا لحكم مصر » : «As the mandatory of Europe» ولذلك عارضت فرنسا والنمسا والروسيا الاحتلال(١) كما عارضت فرنسا السياسة البريطانية في كل مكان

Taylor, The Struggle for mastery in Europe, P. 290.

(١)

منذ عام ١٨٨٢ واشهرت السكين في وجه بريطانيا في كل مكان
وأثابت العقبات القوية في وجه السياسة الاستعمارية
الانجليزية(٢) .

فقد سياسة العزلة :

آمن ساسة انجلترا بمبدأ ممارسة حرية التجارة وضرورة
امتلاكها للقوة البحرية : تجارية وعسكرية ، وضمن الأسطول أمن
الجزر البريطانية وأمن الطرق البحرية التي كانت مفتوحة للتجارة
البريطانية في كل انحاء العالم وكان أفق السياسة البريطانية عالميا
بالضرورة . وخشيت بريطانيا فقط من قيام قوة بحرية في القارة
الأوروبية لمواجهة لسواحل بحر الشمال : (سواحل بلجيكا وهولندا
ومصبات الأنهار هناك) . وامتلكت بريطانيا قوة للدفاع عن
مصالحها في جميع انحاء العالم تمثلت في : التفوق البحري ،
والنفوذ المالي . وحاولت انجلترا باستمرار التقليل الى أقصى مدى ،
من ارتباطاتها ، وتهربها من الوعود التي تجبرها مقبها على إمكانية
المشاركة في حرب . وكان اعطاء الأمل لدولة أخرى بالمساعدة وترك
بعض الشكوك حول إمكانية تحقيق هذا الأمل من الناحية الفعلية
والاحتفاظ لبريطانيا بالحق في تقدير ما اذا كانت ستحارب أم
لا عندما يحل خطر التصادم بالفعل ، هو التكتيك الذي سارت عليه
الدبلوماسية البريطانية(٣) .

الا ان احتلال انجلترا لقناة السويس قد أنهى سنوات العزلة
وأجبر ساسة بريطانيا على مواجهة مشاكل السياسة في حوض
البحر المتوسط ، والسعى الى التحالف في أوروبا حتى لا تصبح
وحيدة في مواجهة أي تكتل ضدها .

(٢) حسن صبحي ، اضافات حوض البحر المتوسط (فبراير -
ديسمبر ١٨٨٧) - المجلة المصرية للدراسات التاريخية - مجلد ١٦ (١٩٧٢)
ص ١٢٧ .

(٣) بيير وينفونان ، تاريخ العلاقات الدولية ج ١ ص ٥٠٠ - ٥٠١ .

واقترح ساسة انجلترا تدريجيا بأن تلك العزلة لم تعد ممكنة ،
اذ كانت مصر كالحية فى عنقها ، كلما أرادت دولة عظمى انتزاع
مطلب سياسى من سيدة البحار ، شددت عليها ، الأمر الذى كشف
تلك العزلة « المجيدة » ودل على فراغها(٤) .

وتميز الربع الأخير من القرن التاسع عشر بمحاولة بريطانيا
إنهاء عزلتها حينما بدعوايتكون فى انجلترا فى الثمانينات والتسعينات
فى جدوى سياسة العزلة هذه . فالتوسع الاستعمارى فى أفريقيا
والشرق الأقصى قد أدى الى نزاع مع فرنسا والمانيا
والروسيا وهذا أوضح لانجلترا انها لم تعد تتمتع باحتكار فى ميدان
التوسع الاستعمارى . وقد ساعد التعاون الفرنسى الالماني (فى
عام ١٨٨٣ و ١٨٨٤) هاتين الدولتين على ارساء قواعدامبراطوريات
أفريقية دون أن يسالا انجلترا موافقة على ذلك . كذلك خشيت
انجلترا من أن يتوصل منافسوها الى إنهاء خلافاتهم وتكوين كتل
فى القارة الأوربية وإذا تمكن منافسوها من عزلها فقد يتمكنون حينئذ
من الضغط عليها فى جنوب أفريقيا ومصر ومضايقتها هناك(٥) .

وشعرت انجلترا بضعف مركزها فى مصر وعدم شرعيته ،
فعملت الحكومة البريطانية على استرضاء السلطان والدول
الأوربية . وكانت أولى محاولاتها فى هذا الصدد من خلال المنشور
الذى أرسله لورد جرانفيل الى الدول الكبرى فى ٣ يناير ١٨٨٣
يطمئن فيه الدول على مستقبل قناة السويس ، وأن القناة حرة لمرور
جميع السفن فى كل الأحوال(٦) .

Fay, Sidney, The Origin of World War, Vol. 7. P. 126. (١)

(٥) حسن صبحى ، اتفاقات حوض البحر المتوسط . ص ١٢٥ .

(٦) راجع تحليل منشور جرانفيل : عهد العزيز الشناوى ، فى أعقاب
الاحتلال الإنجليزي لمصر - كتلت الدول تكاية فى بريطانيا . مجلة كلية آداب
القاهرة ٢٣ ج ١ مايو ١٩٦١ ص ١٦ - ٢١ .

(٧) راجع الفصل الأول من الأزمة المالية المصرية وقناة السويس .

وعندما تازمت المسألة المالية المصرية (٧) وتم ربطها بمسألة قناة السويس ، اجتمعت الدول الأوروبية فى باريس (مارس ١٨٨٥) لبحث المسألة . ووجدت انجلترا نفسها أمام تكتل الدول الأوروبية فيما عدا إيطاليا - لتدويل قناة السويس نكاية فى احتلال انجلترا لمصر وقناة السويس (٨) .

وأوفدت الحكومة البريطانية هنرى درمندولف للاستئانة للاتفاق على الجلاء ولكن فشلت هذه الاتفاقية فى ١٥/٧/١٨٨٧ ، فاتجهت السياسة البريطانية الى تقوية فكرة اطالة امد الاحتلال .

سولسبرى واتفاقيات حوض البحر المتوسط (٨٨٦ - ١٨٩٦) :

وفى أعقاب تولي سولسبرى الحكم فى بريطانيا أعلن الأهداف العامة لسياسة الحزب وهى كالاتى :

١ - تتمثل مصالح انجلترا فى حوض البحر المتوسط فى كون مصر طريق انجلترا للهند .

٢ - لا يمكن أن تقف انجلترا بمعزل عن الأحداث فى مصر خاصة بعد التوضيحات التى قامت بها هناك وبعد المركز الذى حصلت عليه بريطانيا أمام العالم ، فإن من حقها بل من واجبها الذى يجب أن تصر عليه ، لضمان سيادة النفوذ البريطانى فى مصر وهو أمر تمسكت به بريطانيا الى أبعد حد .

٣ - إبقاء مصر بعيدة عن التدخل الأوروبى من جهة وتأمينها من الاضطرابات الداخلية من جهة أخرى (٩) .

وبعودة سولسبرى للحكم فى ١٨٨٦ تركزت سياسة بريطانيا الخارجية فى مشاكل حوض البحر المتوسط - فى الفترة من (١٨٨٦ - ١٨٨٧) - واتجهت مشاغله نحو خطر اندفاع روسيا

(٨) عبد العزيز الشناوى ، تكتل الدول لتدويل القناة المرجع السابق .

Cecil, Lord Salisbury, Op. Cit., Vol. 3, P. 126.

(٩)

تجاه الاستانة(١٠) . وأصبح أمن طريق البحر المتوسط معرضا للخطر من جانب فرنسا والروسيا ، وكان للالزمات البحرية المتتابة فى أعوام (١٨٨٧ ، ١٨٩١ ، ١٨٩٣) دورها فى قيام وحدة جديدة : فرنسية - روسية فى البحر المتوسط على حساب إنجلترا وقد أدت اتفاقات سولسبرى للبحر المتوسط فى عام ١٨٨٧ الى قيام فرنسا بتركيز كل أسطولها فى طولون فى سنة ١٨٨٨(١١) . وأصبح الاسطول الانجليزى فى البحر المتوسط غير متكافئ معه - حتى بمساعدة ايطاليا - للسيطرة على السواحل الفرنسية(١٢) .

وردا على ذلك بعثت إنجلترا باسطولها الى حوض البحر المتوسط ، وصنقت على «مرسوم الدفاع عن الامبراطورية » فى ١٣ اغسطس ١٨٨٨ الذى خصص بمقتضاه قرض لتحسين دفاعات الموانئ ومحطات التموين بالفحم فى الامبراطورية البريطانية ، على أن تسدد قيمة هذا القرض من ارباح اسهم إنجلترا فى قناة السويس . وبهذا المرسوم حولت ارباح الاسهم الى عمل معاد لفرنسا ، تلك الاسهم التى كانت قد وصفها البعض بأنها لا تساوى شيئا ولا يمكن بيعها : «Utterly Unsaleable at any price at all» (١٣) .

تحصين ميناء بنزرت تهديد للأسطول البريطانى فى البحر المتوسط :

وعندما اتجهت فرنسا فى نهاية عام ١٨٨٨ الى جعل ميناء بنزرت - ميناء حربيًا حصينًا ، انزعجت وزارة الخارجية البريطانية، وتلقت الاسميرالية تقارير تؤكد أنه فى الامكان بناء ميناء حربي حصين فى بنزرت خلال عامين أو ثلاثة أعوام وبتكاليف معقولة وتميز ميناء بنزرت بتأمين 'ى اسطول يرسو بداخله . كما أن ميناء

Lowe., *Salisbury and the Mediterranean* (1886 — (١٠)
1898) London. 1965. P. 54.

Ibid. PP. 36 — 6. (١١)

Farnie., *Op. Cit.* (١٢)

Hansard Common Debates, 4 June 1888. P., 1183, (١٣)
Beddang.

بنزرت يقع فى منتصف الطريق البحرى بين جبل طارق وقنسة
السويس ، علاوة على أنه يمثل تهديدا لجنوب ايطاليا لوقوعه على
مسافة ١٢٠ ميلا من صقلية ومسافة ٢٩٥ ميلا من نابلى (١٤) .

وقد شغلت مسألة تحصين ميناء بنزرت رودينى Rudine
- رئيس وزراء ايطاليا - وحث سولسبرى على الاهتمام بهذا
الموضوع لأن ايطاليا سعت للحصول على مساعدة الأسطول البريطانى
حماية لسواحل ايطاليا المتبعدة وليس فى مقدور ايطاليا الدفاع
عنها وحدها فى حالة حرب مع فرنسا (١٥) . وفى نفس الوقت طلبت
ايطاليا من انجلترا تعزيز التفاهم البحرى الايطالى الانجليزى على
سواحل ايطاليا وذلك ردا على تحصين فرنسا لميناء بنزرت .
فالدفاع عن الطريق البحرى الى مصر والهند ، والذى يقع بين طولون
وبنزرت يسهل الدفاع عنه من السواحل الايطالية الصديقة
لانجلترا (١٦) .

وعلى أية حال كان الموقف فى حوض البحر المتوسط معقدا فى
عام ١٨٨٦ بسبب مشكلتين :

الأولى : المشكلة البلغارىة (١٨٨٥) وأصبح الدفاع عن
الاستانة ممثلا فى مساعدة بلغاريا (١٧) .

والثانية : هى الاحتلال الانجليزى لمصر والذى كان سببا فى
الصدام مع فرنسا ومقاومة السلطان من جانب آخر للاحتلال .
فالسلطان مثله كمثل فرنسا أحس بأنه قد خدع وطرد من مصر ،

Marder., Op. Cit., P. 149.

(١٤)

Count Sloms-Snewald, to Caprivi, 12-4-1891.

(١٥)

G.D.D. Vol 2. P. 95.

Marchell to Hatzfeldt, 18-4-1891. G.D.D. Vol. 2.

(١٦)

PP. 95 — 96.

Lowe., Op. Cit. P. 2.

(١٧)

وتعقدت المسألة المصرية بسبب ظروفها المالية (١٨) . وكان التعاون الأوربي ضروريا لأي مشاريع لإيجاد حل للإصلاح ، وهذا بدوره خلق مركزا حرجا اكتشفه جلاستون في الفترة من (١٨٨٤ - ١٨٨٥) مما جعل بريطانيا تخضع لضغط بسمارك في المسألة المصرية والا كان عليها أن تواجه العزلة وتأثير ذلك على مصالحها وممتلكاتها في حوض البحر المتوسط وأماكن أخرى من العالم .

وكان البديل لذلك هو الجلاء عن مصر وهو أمر شغل بال حزب الأحرار والمحافظين على السواء . وهكذا واجهت سولسبري في مطلع حكمه في حوض البحر المتوسط المشكلتان الأساسيتان السابقتين ذكرهما : كيف يساند بلغاريا لكي تبقى الروسية خارج الاستانة ؟ وكيف يمكن إصلاح الأمور في مصر حتى يمكن التخلص من العداء الفرنسي ، واضعا في اعتباره المصالح البريطانية الحقيقية في تأمين قناة السويس وخطر العزلة البريطانية (١٩) .

في هذا الوقت كانت الحكومة الفرنسية تعمل على ألا تتسبب المشكلة البلغارية في تعقيد الموقف في حوض البحر المتوسط ، وانصب اهتمام الحكومة الفرنسية على موضوعين رئيسيين : المحافظة على الوضع الراهن في حوض البحر المتوسط والشرعية المعلنة بانتهاء الاحتلال البريطاني لمصر وحرية المرور في قناة السويس (٢٠) .

(١٨) راجع الفصل الأول .

Lowe., Op. Cit., PP. 3 — 4.

(١٩)

«Mais de Gouvernement Français avait toujours

(٢٠)

laissé sentir au contraire combien il se trouvait immédiatement intéressé au maintien dans le Méditerranée d'un status qui comprend légalement annoncée la cessation d'une occupation étrangère de l'Égypte et la liberté Conventionnelle du Canal de Suez».

Raindre à Brécyinet, Berlin 15-9-1886. D.D.F.T. 1. No. 311.

• ورغب سولسبرى فى خريف ١٨٨٦ مصالحة الفرنسيين بكلمات معسولة وطموحات عن خطوات الانسحاب من مصر فى الوقت الذى جدد فيه المفاوضات مع السلطان التى كانت قد قُتعت عام ١٨٨٥ ، وذلك طالما أنه يريد الوقوف أمام روسيا فى البلقان . ورأى بسمارك أنه على إنجلترا — بالنسبة للآزمة البلغارية — إذا كانت تريد الوقوف أمام روسيا فى البلقان أن تشتري الأتراك بالمال « لأنه يمكن صنع أى شىء فى تركيا بالمال » (٢١) .

وكان مركز بريطانيا فى مصر ضعيفا من الناحية السياسية ، لها هو سولسبرى يؤكد ذلك بقوله : « أن مصر عبء خطير ورثناه ، فقد ساعدت الاستعمار بسمارك على أن يطلب شروطا غير معقولة كئمن — ليس لمساعدته لنا — وإنما لرفضه الاشتراك فى أى تحالف ضدنا » (٢٢) . وسعى سولسبرى الى الاتجاه نحو إيطاليا والنمسا للاتفاق معها لحماية الحالة الراهنة فى الشرق الأوسط . وأجراء مباحثات بشأن تحديد أجل الاحتلال الإنجليزي لمصر وبذلك يصالح فرنسا ويرضيها . ولكن سولسبرى ، لم يكن يفكر جديا فى الجلاء عن مصر (٢٣) .

وأخبر سولسبرى سفير إيطاليا (فى ١٧ يناير ١٨٨٧) أن الوقت قد حان لتفاهم إنجلترا — إيطاليا ، ورغب الإيطاليون فى عقد اتفاقيات محددة لمراعاة الحالة الراهنة فى البحر المتوسط والأدرياتي والإيجى والبحر الأسود ، ومقاومة كل ضم أو حماية أو احتلال فى هذه الجهات مهما كان دون موافقة مسبقة من إنجلترا وإيطاليا . والتأييد الإيطالى لإنجلترا فى مصر مقابل التأييد البريطانى لإيطاليا فى شمال أفريقيا ولاسيما فى برقة وطرابلس وذلك ضد أى غزو

(٢١) حسن صبحى ، اتفاقات حوض البحر المتوسط

ص ١٤٠ — ١٤٢ .

(٢٢) Sanderson., England Europe and the upper Nile. P. ٤١.

(٢٣) حسن صبحى ، اتفاقات البحر المتوسط ص ١٤٢ — ١٤٣ .

تقوم به دولة ثالثة . واخيرا تعضيد عام متبادل فى البحر المتوسط
ويلاحظ أن كل هذه المقترحات كانت تعنى أكثر من حلف ضد
فرنسا أو ضد النمسا والمجر فيما يتعلق بالادرياتي(٢٤) .

واساء الايطاليون فهم العرض البريطاني ، وتمكنت كل من
بريطانيا وايطاليا من التوصل الى اتفاقية سرية فى ١٢ يناير ١٨٨٧
وهى السلسلة الأولى من الاتفاقيات التى عقدتها بريطانيا مع الدول
وسميت باسم اتفاقيات البحر المتوسط Mideterranean Agreements
وهذه الاتفاقية من أجل حفظ الحالة الراهنة فى البحر المتوسط
والادرياتي والبحر الابجى والاسود . وفيها تتعهد ايطاليا بتعضيد
المصالح البريطانية فى مصر ، كما تتعهد بريطانيا بحماية السواحل
الايطالية من الأسطول الفرنسى(٢٥) . ولم تجن ايطاليا أية حماية
لمصالحها فى البحر المتوسط نتيجة تحالفها مع برلين ، وكان الحل
بالنسبة لهذا الموقف فى نظر بيريست Depretis هو معارضة
التحالف وكان يرى تحسن العلاقات مع فرنسا فى المقام الأول ولكن
ليس على حساب العلاقة مع انجلترا فقد رأى السياسة الايطاليون
أن التحالف مع انجلترا أنسب شئ باعتبارها أخلص صديق لهم
فى أوربا . لذلك تجنب مانشيلى عرض فرى Ferry وأصر - رغم
غضب بسمارك - على التحالف مع انجلترا فى المسألة المصرية فى
المؤتمر الخاص بمسألة قناة السويس بأمل أن يخرج من هذا
بتحالف انجليزى ايطالى قوى ، قد يحمى المصالح الايطالية فى
حوض البحر المتوسط ، وفى نفس الوقت الاستعداد للاستيلاء على
طرابلس فى حالة استيلاء فرنسا على المغرب . ولكن بدلا
من ذلك تحول مانشيلى صوب مصروح بدلا من طرابلس التى جذبت
انظار الايطاليين وشغلتهم عام ١٨٨٥ ، ولكن مانشيلى أخفق فى
الحصول على النتائج الكبيرة التى كان يتمناها من وراء اتفاقيات
البحر المتوسط وترك الحصول على طرابلس لوقت آخر(٢٦) .

(٢٤) الرجوع السابق ، ص ١٤٨

(٢٥) حسن مبحى ، اتفاقات البحر المتوسط ص ١٥١ .

Lowe., Op. Cit., P. 11.

(٢٦)

وكانت إيطاليا تخشى من الحرب مع فرنسا ان تعرض سواحلها الطويلة لعدوان الاسطول الفرنسى المتواجد فى حوض البحر المتوسط ، ومن ثم كان كل اهتمام كريسيى فى عقد اتفاقات عسكرية وبحرية ، وتركزت مخاوف كريسيى أساسا على التفوق البحرى الفرنسى فى البحر المتوسط . فقد استفاد الاسطول الفرنسى (خلال الامبراطورية الثانية) من التطورات الفنية التى ظهرت باستخدام البخار وتطور تصميم السفن ، ولكن مع هزيمة سيدان ١٨٧٠ ركزت فرنسا اهتمامها العسكرى تجاه المانيا ، وتضاءل الخوف فى انجلترا من قوتها البحرية ، الا انه منذ عام ١٨٧٨ بدأ الفرنسيون فى سياسة بحرية جديدة ، هى بناء أسطول بحرى ، بلغ فى عام ١٨٨٥ خمسا وعشرين قطعة بحرية من الطراز الاول (Ironclads) وكان فى الامكان مقارنة هذا الاسطول - بشكل ما - بالاسطول الانجليزى ، ومنذ عام ١٨٨٧ ، عندما ظهر لفرنسا حقيقة التعاون العسكرى بين إيطاليا و المانيا ، أخذت فرنسا تركز اسطولها القوى هذا فى ميناء طولون . وعلى هذا كان لفرنسا ١٤ مدرعة حربية فى حوض البحر المتوسط وأخذت تزداد حتى بلغت ٢٠ قطعة حربية فى عام ١٨٩١ ، وكان ذلك هو ما اثار فزع كريسيى ، لأن الاسطول الحربى الايطالى ضئيل بالمقارنة بالفرنسى - ولهذا عملت إيطاليا هى الأخرى على نمو بحريتها ، فسارعت الى قيام ترسانة عسكرية بحرية ايطالية ، أمدت إيطاليا فى عام ١٨٨٨ بسفن حربية . ولكنها على أية حال كانت أقل انتاجا من فرنسا ، هذا الى جانب نقص فى الخبراء البحريين الايطاليين للسفن الحربية المتطورة . وهكذا تفوق الاسطول الفرنسى على الاسطول الايطالى ، وكان فى مقدور فرنسا أن تمحو الاسطول الايطالى خلال ثمان وأربعين ساعة . وذكر رجال الاستراتيجية البحرية الفرنسيون صراحة فى الثمانينات - أن سياستهم هى الوصول الى قرار حاسم بضرب المدن الساحلية التى كان الايطاليون عاجزين عن صد هذه الهجمات ، نظرا لأنهم أضعف من مقاومتها ويخوضون غمار حرب خاسرة ، وعندئذ يترك الفرنسيون سادة البحر المتوسط وتطلق يد فرنسا فى

نقل القوات من الجزائر الى اية نقطة يرغبونها في ايطاليا ، كل ذلك دفع كريسي الى القلق وجرى وراء عقد محالفة بحرية مع انجلترا . وكان كريسي قد علم من متابريا (سفير ايطاليا ببباريس) بأن هناك احتمال هجوم فرنسي ، وعلى هذا سارع كريسي الى لندن مطالبا بتأييد بحري انجليزى لاطاليا ، ووجد هذا الطلب أيضا مساندة من السفارة الالمانية ، وهذه السفارة كانت وراء هذه العملية - اثارة مخاوف ايطاليا من هجوم بحري فرنسي عليها - وتسلم سولسبرى ذلك الطلب فى ٤ فبراير ، وطمان ايطاليا بأنه قد أعطى الأوامر بتقوية الأسطول البريطانى فى البحر المتوسط من أجل مصالح البلدين (ايطاليا وانجلترا) .

وأرسلت البرقيات الى فرنسا وطولون للحصول على معلومات وافية عن هذا الموضوع وأرسل لورد ليتون - سفير انجلترا بفرنسا - برأيه قائلا : «ان الاستعدادات الفرنسية تهدف فقط الى وضع الأسطول الفرنسى - الذى خفض قريبا - الى وضعه الطبيعى» وأرسلت بريطانيا بعض وحدات من أسطولها التى كانت من قبل فى البحر المتوسط الى زيارة لجنوا وسبيزا Spezia لمدة اسبوع . كذلك ازداد الضغط الالمانى على انجلترا لزيادة أسطولها البحرى فى حوض البحر المتوسط . وترجع أهمية هذه المناورات الدبلوماسية وتحركات الأسطول فى فبراير ومارس ١٨٨٨ الى تحقيق أهداف كريسي من تحويل اتفاقية عام ١٨٨٧ الى تحالف بحرى . وكان اعتقاد كريسي كاملا فى أنه نجح فى تحقيق هذا الهدف . واعتقد سفير النمسا فى روما ان ارسال انجلترا لاسطولها للبحر المتوسط هو بمثابة تحذير لفرنسا حتى ترجع عن تفكيرها فى مهاجمة جنوا . وصرح كريسي (فى ابريل ١٨٨٨) انه بناء على تدخل بسمارك تم التوصل الى اتفاقية حقيقية لأنه فى حالة هجوم فرنسا على ايطاليا فان الأسطول البريطانى سرعان ما يتدخل لمصلحة ايطاليا (٢٧) .

وعلى أية حال فإن سولسبرى لم يتجاوب مع مخاوف إيطاليا ولم ير لهذه المخاوف سببا . والسؤال هنا لماذا لم يبعث سولسبرى إذن بعمارة بحرية للبحر المتوسط ؟ توضح ذلك الرسالة التى بعث بها سولسبرى الى دوق أدنبرج Duke of Edenburgh قائدا الأسطول البحرى فى البحر المتوسط فى أواخر مارس يذكر فيها : « منذ أسابيع أثرت ضجة من جانب كريسيى حول التجهيزات العسكرية والفرنسية فى طولون ، وقد طلبت من البحرية إرسال الأسطول الى جنوا وسيبزا لأسبوع أو اسبوعين ، ولعبت المانيا لعبة مزدوجة ، فهم يخدعوننا ويخدعون روسيا . وإذا ما اتضح أن الروسية ستحتل بلغاريا فإن مهمتك عندئذ هى الاستيلاء على الدردنيل بالقوة » (٢٨) .

وأضاف : « والحالة فى مصر هادئة والكراهية الإيطالية لفرنسا فى ازدياد والألمان يضغطون على باستمرار ، والوسيلة الوحيدة لجعل إيطاليا قادرة على مساندة النمسا فى حالة مهاجمة الروسية لها هى ضرورة قيام إنجلترا بدور حماية سواحل إيطاليا الممتدة من جراء أى هجوم بحرئى فرنسى وأنه بدون مساعدتنا فإن إيطاليا ستكون عاجزة ومشلولة ولا قيمة لها » (٢٩) .

وعلى أية حال لم تخرج هذه المظاهرة البحرية عن كونها مجرد تحذير لفرنسا وتهدة لخواطر إيطاليا . واهتم الفرنسيون بالشائعات القائلة بالمفاوضات العسكرية الإيطالية فى برلين ، وانضمام إنجلترا للحالف الثلاثى وبتقارب كريسيى من لندن . وأرسل وأنجتون - سفير فرنسا بلندن - لمقابلة زعماء حزب الأحرار فى إنجلترا ولناقشة سولسبرى رسميا فى هذا الموضوع . وشرح لهم أن فرنسا مهتمة بالمحافظة على الوضع الراهن (Status que) وأنها ليست منغصة فى استعدادات مسلحة غير عادية وأنها أنها تقوم فقط ببعض الاحتياطات ضد النشاط غير

«If Russia blocks like occupying Bulgaria your job is to consider forcing the Dardanelles», Ibid. P. 37.

Ibid.

(٢٩)

العداى فى إيطاليا • واكد له سولسبرى ان ارسال بعض قطع الاسطول البريطانى فى مياه البحر المتوسط لزيارة موانى إيطاليا ، لم يكن سوى مجرد رحلة عادية واكد سولسبرى ان مخاوف الطرفين لا أساس لها (٣٠) .

وحاول والدنجتون طمأنة انجلترا بأن فرنسا لا تشكل مصدر خطر عليها فى حوض البحر المتوسط ، فهى لا تهدد مصالحها فى هذا البحر ، فهى لم تفكر فى احتلال مصر أو حصار مالطة ، ولذلك طلبت فرنسا من انجلترا حيادا حازما مقابل ذلك (٣١) •

وانضمت النمسا والمجر فى ٢٤ مارس ١٨٨٧ الى الاتفاقية الانجليزية الايطالية ودخلت اسبانيا أيضا فى هذا الترابط ، وعقدت اتفاقا فى ٤ مايو مع إيطاليا للاحتفاظ بالوضع القائم فى البحر المتوسط ، ووعدت بالا تعطى فى أية حال فرنسا مساعدة يمكنها أن تضايق إيطاليا أو النمسا والمانيا بطريق مباشر أو غير مباشر (٣٢) .

وهكذا تكون اتفاقات فبراير ومارس سنة ١٨٨٧ قد خلقت وثاقا ثلاثيا يحمى مصالح بريطانيا فى مصر ومصالح إيطاليا فى طرابلس ومصالح الجميع فى القسطنطينة • وكان هدف سولسبرى من هذه الاتفاقات هو ضمان تأييد دول الوسط الدبلوماسى فى المسألة المصرية (٣٣) • بعد أن فشلت جهوده للمصالحة مع فرنسا (٣٤) •

وكان بسمارك قد وقع مع روسيا (فى ١٨/٦/١٨٨٧ سرا) معاهدة اسمها « معاهدة الضمانات » وعهدت كل من ألمانيا والروسيا

Ibid. P.P. 37 — 38.

(٣٠)

Waddington à Flourens, Lond. 10-2-1888, D.D.F.

(٣١)

1ère série. T. 7, No. 42.

(٣٢) بيري رينوفان ، العلاقات الدولية ج ١ ص ٥٧ - ٥٨ •

(٣٣) حسن صبحى ، اتفاقات البحر المتوسط ص ١٥٦ •

Cecil, Life of Salisbury. Vol. 4. P. 86.

(٣٤)

الأخرى وعدا متبادلا بالاحتفاظ بالحياد فى حالة وجود احدهما
فى حرب مع دولة عظمى أخرى ، ووعدت أيضا بتأييد دبلوماسى
للروسيا فى حالة اضطرار هذه الدولة الى أن تدافع بنفسها عن
مدخل البحر الأسود أى لاحتلال البسفور وقائيا اذا ما حاول اسطول
انجليزى اقتحامه (٣٥) .

وساعد الوفاق الايطالى البريطانى على المناورة وحسرية
الحركة ، وقد وصف سولسبرى (فى أغسطس ١٨٩٢) ارتباطه مع
ايطاليا انه بمثابة « مفتاح لمركزها الجديد فى أوروبا » (٣٦) .

وتركز الخوف من عام (١٨٨٨ — ١٨٨٩) حول نشوب حرب
ايطالية فرنسية وخلال هذه المحاولات نجح سولسبرى فى التوصل
الى تفاهم مع ايطاليا والنمسا ، وقد ادى هذا الى عداء فرنسا
والروسيا — « القوى الجائعة » (Hungry Powers) كما أطلق عليها
سولسبرى .

وكان التهديد الروسى الفرنسى فى عام ١٨٨٩ فى حوض
البحر المتوسط قد أجبر انجلترا والمانيا على التعاون ولكنه لم يصل
الى درجة التحالف .

ومن أجل الحصول على مساندة انجلترا لايطاليا لجأ بسمارك
الى دفع المانيا للانضمام الى جانب انجلترا فى الاستانة والقاهرة
وكانت تلك المساندة مفيدة جدا لسولسبرى .

وازداد التساؤل فى عام ١٨٩٠ عما اذا كانت تلك المزايا المتبادلة
من جانب الطرفين قد تنمو وتتطور الى التحالف الذى تريده برلين ،
أم ان ذلك سينهار نتيجة الصدام المتصاعد للمصالح فى
افريقيا (٣٧) .

(٣٥) رينولان ، المرجع السابق ص ٥٩٩ .

Sanderson., Op. Cit., P. 68.

(٣٦)

Lowe., Op. Cit., P.P. 54 — 55.

(٣٧)

وكان القيصر ولهم يؤمن بان « الطريقة المثلى لمنع ايطاليا من الوقوع في احضان فرنسا انها تكون عن طريق مضاعفة الامانى الايطالية فى شمالى افريقيا . كذلك كان رودينى Rudine يطلب مساندة المانيا للمضغط على انجلترا من اجل تحالف بحرى ، ووافقت برلين شعورا منها ان مثل هذا التحالف سيكون امثل ضمان ضد اى تكرار لسياسة تقلب الأهواء الايطالية(٣٨) .

وقد اطلق رودينى حملة من الشائعات تعطى انطبعا بان انجلترا قد ارتبطت من قبل مع ايطاليا فى حوض البحر المتوسط ، ولم يحصل رودينى مطلقا على اتفاقته البحرية، وانزعج سولسبرى كثيرا من هذه القصص الخيرية ، لدرجة انه رفض الدعوة لمقابلة رودينى فى Ventiniglia حيث كانت كل من برلين وروما تضغطان عليه لحضورها .

وقد اثارت هذه الشائعات الاستفسارات المستمرة من جانب مجلس العموم البريطانى . وانكرت وزارة الخارجية وجود ارتباطات عسكرية او بحرية مع ايطاليا ، ولكنها اضطرت الى التاكيد على تبادل المذكرات التى تبودلت بين البلدين فى عام ١٨٨٧ لتأييد ايطاليا للمحافظة على الوضع الراهن فى حوض البحر المتوسط . ولكن سولسبرى لجأ الى أسلوب يفرى ويواسى به فشل رودينى فأرسل الأسطول البريطانى فى حوض البحر المتوسط الى الموانئ الايطالية فى زيارة ودية ، كما رأينا من قبل(٣٩) .

وفى عام ١٨٩٢ اقتنع تورنيللى (Tornelli) - سفير ايطاليا بلندن - ان انجلترا لا يمكن ان ترتبط بالتحالف الثلاثى ، ورأى « ان من يعتمد على انجلترا كمن يبنى على الرمال »(٤٠) .

Sanderson., Op. Cit., P. 85.

(٣٨)

Ibid.

(٣٩)

Lowe., Op. Cit., P. 76.

(٤٠)

«Who builds on England build on sand»

وكان سولسبرى فى عام ١٨٩١ راغبا عن اغضاب فرنسا
او روسيا . وقد نما هذا الاتجاه عند روزبرى
الى ميل أكثر للتعاون مع فرنسا والروسيا بدلا من التحالف الثلاثى
وكان سولسبرى يرى أن فرنسا لا تشكل خطرا على انجلترا طالما
وجدت المانيا . وعلى هذا فان الموقف فى أوروبا كان يناسب
سولسبرى تماما . وأن التزام المانيا بالدفاع عن النمسا ، أعطى
انجلترا فرصة للمناورة . فانجلترا تستطيع الآن أن تحل محل المانيا
كدولة لها قدمها فى كلا المعسكرين ، وقد ساعد على ذلك انسحاب
بسمارك من مسرح السياسة الأوروبية ، فقد جعل ذلك من سولسبرى
القائد الجديد للدبلوماسية الأوروبية . وكان من نتيجة اتجاه
سولسبرى هذا بعض التناقضات . ففى عهد كريسپى كانت جهود
سولسبرى تهدف الى وضع حدود للمساندة البريطانية لاطاليا ،
خشية أن تستغل ايطاليا هذه المساندة فى مهاجمة فرنسا ، ولكن
الوضع قد تغير فى ١٨٩١ ، فرودينى وخليفته برن Brin لم تكن
لهما الميول العدوانية التى لكريسپى . وفى نفس الوقت كانت
اتجاهاتها هى أن فتح الابواب تجاه باريس بسبب سوء الحالة
المالية فى ايطاليا من جراء التسليح وتحسين العلاقات مع فرنسا
سيفتح المجال لمساندة فرنسا المالية لاطاليا (٤١) .

أهداف سولسبرى من اتفاقيات البحر المتوسط :

ويرى مارلو أن حركة السياسة الأوروبية خلال السنوات
الخمس (١٨٨٨ - ١٨٩٢) اتجهت نحو الاقلال من الاضطرار
الدبلوماسى الخاصة بوجهة النظر البريطانية بالبقاء فى مصر ،
ومن جهة أخرى تقوية الرغبة الاستراتيجية لعمل ذلك . ومن الناحية
الدبلوماسية استقطبت التحالف الثلاثى (المانيا - النمسا - ايطاليا)
من جانب والتحالف الثنائى الأول (فرنسا والروسيا) من جانب
آخر .

ومن الناحية الاستراتيجية فإن نمو التقارب بين فرنسا والروسيا — كما يتضح في الاستانة — كان يميل إلى تقويض الأسس التقليدية للسياسة البريطانية في الشرق الأدنى . تلك السياسة التي كانت ترمي إلى الضغط على الاستانة كوسيلة لحماية المواصلات البريطانية مع الهند ، وأن احتمال ممارسة ضغط له فاعلية ، كان يعتمد في المقام الأول على المقدرة في إرسال قوة بحرية عبر الدردنيل للاستانة ، ولكن ذلك كان يبدو — بشكل متزايد — غير عملي نتيجة العداوة (الروسية — الفرنسية) اللتين تحالفتا ضد إنجلترا في الاستانة . ورأى سولسبرى في عام ١٨٨٨ ضرورة وضع الاستعدادات أزاء التحالف (الفرنسي — الروسي) ، فإن بحر المانش الإنجليزي لا يمكن تركه بدون دفاع ، وأن أسطول البحر المتوسط كان أضعف من أن يتعامل مع السفن الحربية الفرنسية الموجودة آنذاك في طولون ، بصرف النظر عن إرسال عمارة بحرية للمعاملات في المضائق أو بالبحر الأسود(٤٢) .

ذلك أن فرنسا لم تكف عن رصد الميزانيات للأسطول علاوة على أن روسيا قد دشنت ثلاث سفن حربية(٤٣) .

وفي خريف عام ١٨٨٨ توصل اجتماع مجلس الوزراء البريطاني إلى أن القوة البحرية يجب أن ترتكز على أساس الفرض القائل بـعداوة روسيا وفرنسا مجتمعين ، وعلى هذا بدأت إنجلترا في برنامج طموح وبهاض التكاليف خلال عشر سنوات لإنشاء وحدات بحرية بحرية من أجل الإصلاح واستكمال النقص في الأسطول البحري البريطاني ، وفي نفس الوقت لم يتم التخلي عن سياسة الضغط على الاستانة(٤٤) .

وكان اهتمام سولسبرى في المقام الأول من وراء اتفاقات حوض البحر المتوسط ١٨٨٧ هو المحافظة على الوضع في البلقان

Marlowe., Op. Cit., P. 185.

(٤٢)

Cecil., Salisbury. Op. Cit., P. 187.

(٤٣)

Marlowe., Op. Cit. P. 186.

(٤٤)

والاستانة على ما هو عليه ، وقد تحقق ذلك فى ربيع ١٨٨٨ عندما علم القيصر باتفاقات حوض البحر المتوسط تقبل الوضع فى بلغاريا تكتيكيا وأدى هذا الموقف الذى اتخذه القيصر الى تخفيف حدة التوتر فى البلقان ، وحول التنافس الانجليزى الروسى الى صراع فى النفوذ لدى الباب العالى ، وبذلك ازال معظم أخطار الحرب (٤٥) .

وسعت فرنسا الى الضغط على السلطان لمنع من الانضمام الى التحالف الثلاثى وخوفته من مغبة انضمامه له وخطورة ذلك على امبراطوريته موحية اليه ان من أسباب قوة الباب العالى حتى ذلك الوقت هى استقلاله وحريته التى يحترمها العالم . وفى البزم الذى سيرتبط فيه بقوة أخرى سيقع قريسة لهم ، وحذرت من أن التحالف الثلاثى معروفة أهدافه فى حوض البحر المتوسط وهى بعيدة عن أن ترضى السلطان وستكون حكومة السلطان أول ضحية فى المقام الأول لهذا التحالف . وحذرت الحكومة الفرنسية من مغبة ذلك خاصة من جانب روسيا (٤٦) . وفى نفس الوقت سعت ألمانيا للضغط على السلطان وزينت له استقلال الظروف المتاحة بالاتفاق مع إيطاليا وانجلترا ولكن سولسبرى لم يوافق على ذلك (٤٧) .

وبعد ذلك يعامين تركيز التوتر فى غرب حوض البحر المتوسط فيما بين فرنسا وإيطاليا بسلسلة من الأحداث هدبت بإشعال نيران الحرب ولكن ذلك كان من وجهة نظر بريطانيا أقل خطورة من الصراع

Lowe., Op. Cit., P. 26.

Flourne à Montebello وزير خارجية فرنسا

(٤٥)

Paris (٤٦)

(سفير فرنسا بالاستانة)

3-11-1887. D.D.F. T. 7. No. 633. Très confédntial

Hatzfeldt's memorandum to the Sultan 19-9-1891.

(٤٧)

G.D.D. Vol. 2. P.P. 88 — 89.

الذى كان على وشك الحدوث فى شرقى حوض البحر المتوسط الذى
ساد عام ١٨٨٧ (٤٨) .

ومنذ اتفاقات فبراير ١٨٨٧ كان هناك التزام تجاه ايطاليا
فى حالة مهاجمة فرنسا لها وطبيعة هذا الالتزام كانت غامضة على
اية حال ، فلقد نظر اليها الايطاليون على أنها تحالف عسكرى
والقى لم تكن كذلك بالتأكيد ، وكان سولسبرى ميالا الى نبذ فكرة
الالتزام وبشكل ما يمكن القول ان المسألة كلها كانت مناوره
دبلوماسية بين لندن وروما وبرلين عام ١٨٨٨ (٤٩) .

وكان سولسبرى يرى عدم التورط فى تحالف ايطالى بينما
كريسبى وبسمارك ارادا استغلال الخطر المتزايد من جانب فرنسا
لتنمية التفاهم والتقارب الذى حدث عام ١٨٨٧ أو تحويله الى تعهد
حازم (٥٠) .

ولقد تأكد لسولسبرى ان تواجد بريطانيا المستديم فى مصر
هو الاجابة المحتملة للتيارات السائدة فى حوض البحر المتوسط .
ففى عام ١٨٨٧ وبينما كان درمندولف مستمرا فى مفاوضاته أحس
سولسبرى بضعف الاسطول البريطانى ودخل فى اتفاق بحرى
ثلاثى مع النمسا وايطاليا لحماية تركيا ضد الروسيا (٥١) .

وقد أخبر سولسبرى كرومر فى فبراير بأن الفرنسيين يتطلعون
الى حرب مع انجلترا كأرخص شئ بين البدائل الثلاثة . واشتكى
سولسبرى أيضا بأنهم غير معقولين ولديهم كراهية شديدة ضد
انجلترا (٥٢) .

Lowe., Op. Cit., P. 26.

(٤٨)

Ibid., P. 27.

(٤٩)

Ibid

(٥٠)

Marlowe., P.P. 135 — 6.

(٥١)

«They are so unreasonable and have so much
incurable hatred to England». Ibid.

(٥٢)

هذا وكان للتقارب الألماني الانجليزي في أفريقيا والايطالى الانجليزى فى حوض البحر المتوسط اثرهما فى قيام تفاهم (روسى - فرنسى) فى ٢٧ أغسطس ١٨٩١ بعد سقوط بسمارك . وانهى هذا التفاهم عزلة فرنسا ، وشجع على العمل على سيادة نفوذها فى البحر المتوسط وأن تتبنى البرنامج البحرى للسنوات العشر و بدأت فى تحصين ميناء بنزرت (كما رأينا) باعتبارها « طولون أفريقيا » « African Toulon » القريبة من مضائق صقلية ، وأن تمول مشروع سكة حديد سيبيريا ، ذلك الخط الحديدى الذى صدق عليه القيصر بهرسوم ١٧ مارس ١٨٩١ لبناء خط حديد سيبيريا الذى يبدأ من ميناء فلاديفوستك (٥٣) .

وكان للتهديد الذى تعرضت له الدردنيل فى سبتمبر ١٨٩١ وتبعه استخدام الاسطول الروسى المتزايد للسفن السريعة والمسلحة، ورفض سولسبرى فى ١٣ أغسطس بحث طلب تركيا الجلاء عن مصر ، وتلميحات الألمان باحتمال استيلاء الروس على قناة السويس، هذا علاوة على قيام روسيا بشراء أعداد كبيرة من أسهم شركة قناة السويس ، كل ذلك أدى الى زيادة المخاوف البريطانية . وقامت انجلترا بمظاهرة بحرية فى البحر الايجى فى ١٣ سبتمبر ١٨٩١ بهدف تحذير تركيا من السماح للروسيا بجعل ممرات الدردنيل طريقا بحريا لأسطول الروس . وكان المنشور الذى أصدره الباب العالى فى ١٩ سبتمبر قد سمح على أية حال للأسطول الروسى باستخدام الدردنيل بشرط عدم نقله جنودا . وأعقب هذا المنشور تحصين تركيا للدردنيل فى عام ١٨٨٩ والذى كان من الواضح أنه عمل موجه بالدرجة الأولى ضد بريطانيا ، وقد أدى هذا التهديد الروسى الجديد الى بحث اقتراحات انجليزية الى مشروع سكة حديد وادى الفرات كعمل وقائى للطريق الى الهند (٥٤) .

النادون ينفذ سياسة الاعتماد كلية على طريق قناة السويس كطريق وحيد للهند :

وزادت المساندة غير الرسمية بالاعتماد أكثر على طريق الكاب
طريق حقيقى لانجلترا الى الهند (as our true route to India)
ومصالحة الروسيا بالتنازل لها عن الاستانة ، ولاسترضاء فرنسا
بالجلاء عن مصر . فالمسألة فى نظرهم ليست الهند وانما الاصرار
على طريق واحد معين الى الهند ، فان ذلك يربط بريطانيا ويقيدها
بسلسل مع المشاكل الخاصة بالمسألة الشرقية المتفجرة والمليئة
باحتمالات خطيرة قد تؤدى الى كوارث(٥٥) . فقد توصل بعض
خبراء البحرية الى أن قناة السويس قد قصرت المسافة الى الشرق
لكل الأعداء المحتملين وأن القناة لا تحتاج الا لقوة بسيطة لغلقتها
أكثر من ابقائها مفتوحة ، وأنه من المفيد جدا لبريطانيا عندما تكون
مغلقة فى وجه اعدائها (foes) . وهكذا عادت البحرية الى السياسة
السلبية التقليدية لبارستون Palmerston لأنها لم يكن فى
مقدورها السيطرة على البحر المتوسط والبحر الأحمر ضد فرنسا
بدون تحالف مع ايطاليا كبديل لأسطول بحرى ضخم . وفى حالة
الحرب فقد تؤدى الضرورة الملحة لسلامة وتأمين تجارة بريطانيا
الى تحويلها الى سفن المحايدين ، كما تحرم السفن البريطانية من
استخدام القناة . وكذلك لا تستطيع البحرية البريطانية الأ بناء على
الثلاثين طرادا من الطراز الاول والتي قد تكون ضرورية لحماية
التجارة فى حالة الحرب فى المنطقة الواقعة ما بين انجلترا وميناء
بورسعيد ، ويكون لزاما تحطيم كل الأسطول الفرنسى وإعادة فتح
طريق القناة للسفن البريطانية ، كذلك ائكزت البحرية الأهمية
الحوية للتجارة البريطانية للقناة التى حملت فى عام ١٨٨٥ وبلغت
١٢٠ مليون جنيه استرلينى او ١٦٤٪ من القيمة الاجمالية للتجارة
البريطانية والتى بلغت ١٤٢.٥ مليون استرلينى(٥٦) .

Ibid. P.P. 332 — 333.

(٥٥)

Ibid.

(٥٦)

ولذلك توصل خبراء البحرية الى أن على بريطانيا اغلاق قناة السويس في وجه حركة الملاحة بها في حالة نشوب حرب وذلك عقب ارسال التعزيزات الى الهند والاعتماد على طريق رأس الرجاء الصالح أو حتى على طريق كندا - الباسيفيكي C.P.R. ، وأن على بريطانيا أن تتولى حماية ومسئولية القناة لاستبعاد الجميع فيما عدا الدول الصديقة وفي مواجهة معارضة روسيا وفرنسا ، بالتحصينات في بورسعيد والسويس ، ويضع سفن حربية بالاسماعيلية وبعض سفن لأحراسه ، وقيام بريطانيا بإدارة القناة وبذلك تستطيع منع أعدائها من المرور بالقناة الى البحار الشرقية وابقاع الأذى بهم أكثر مما سيقع عليها هي نفسها(٥٧) .

وأعادت الحكومة البريطانية الوثام بين البحرية والخطوط الملاحية للسفن البريدية وصدقت على المناورات البحرية السنوية لأول مرة وأنشأت (لجنة الدفاع عن المستعمرات) Colonial Defence Committee

كذلك اهتمت بتقوية دفاعات عدن وكراتشى وبمباي وسنغافورة ومدينة الكاب في عام ١٨٨٦ وضمت جزيرة سومطرة الى عدن في ٣٠ أكتوبر ١٨٨٦ وأضافت ٣٠ ألف جندي بريطاني الى القوة الدائمة للجيش الهندي وأنشأت خطا حديديا سريعا ونظما للطرق للتركيز الاستراتيجي للجنود في الحدود الشمالية الغربية وأدى تهديد هذه الحدود لاعادة احياء فكرة سكة حديد الفرات اعتبارا من ١٨٨٥ . وكان الخوف من حرب مع روسيا قد ادى الى ارسال سفينة نقل الجنود Euphrates الى ميناء كراتشى لأول مرة في ٦ مارس ١٨٨٦ وأدى بالحكومة البريطانية لنقل الجنود في عام ١٨٨٦ وبذلك أضافت للبحرية البريطانية تعزيزا لسفن نقل الجنود التي استخدمت أكثر من عشرين عاما(٥٨) .

Ibid. P. 333.

Farnie., P. 333..

(٥٧)

(٥٨)

ولم يكن سولسبرى ليسمح للروسيا بالسيطرة على الاستانة لأنها بذلك يصبح فى مقدورها اعاقه استخدام طريق قناة السويس الى الهند ، الا فى حالة وجود « سلام راسخ » Profoundest peace وقد جعلت كل هذه الأزمات ديلك Dilke يؤكد فى عام ١٨٨٩ أن القناة تعتبر وسيلة مواصلات فى الحرب حساسة للغاية تماما مثل خيوط العنكبوت (٥٩) .

وانتهت الأدميرالية الى أنها لا تستطيع مساندة السياسة التقليدية للحكومة والخاصة بالمضايق فى مواجهة القوة الساحقة للأسطول الفرنسى ولا حتى يمكن ضمان أمن حوض البحر المتوسط عن طريق التحالف مع إيطاليا ، وتخلت عن سياستها الخاصة بالبحث عن السيادة على الأسطول الفرنسى فى البحر المتوسط ، وعلى ذلك شجعت الرأى القائل بالانسحاب من حوض البحر المتوسط او حتى تسليم جبل طارق نفسه (٦٠) .

استراتيجية الأسطول البريطانى فى حوض البحر المتوسط :

وكانت استراتيجية بريطانيا البحرية فى حوض البحر المتوسط عام ١٨٨٨ هى حصار طولون فى حالة الحرب . وذلك أن هجوم روسيا وفرنسا سيتركز على مهاجمة التجارة البريطانية ، فلن يبحث جنرالات فرنسا أو روسيا البحريين عن معركة مع الأسطول البحرى البريطانى لتدميره ، وسيقتصر أسطولهم البحرى المماثل على حماية سواحلهم ومياههم الاقنيمية .

وكان لدى فرنسا ١٤ سفينة حربية فى حوض البحر المتوسط . وعند حصار طولون يجب أن تكون النسبة ٢ : ٢ أى لابد من وجود ٢١ سفينة وعلى هذا أوصى خبراء البحرية البريطانية بزيادة أسطول البحر المتوسط . وفى حالة عدم وجود قواعد بحرية صديقة ومناسبة فان مالطة وجبل طارق ستكونان قاعدتين للأسطول الذى سيقوم

Ibid.

Ibid.

(٥٩)

(٦٠)

بعملية الحصار ما لم يستول على مراكز مؤقتة للتزود بالفحم في كورسيكا ، وهذا سيؤدي الى غياب القوة ، من السفن للقيام بالتزود بالوقود ، عندئذ فان أهمية النسبة (٣ : ٢) غير مطلوبة فسيترك في طولون عندئذ قوة متساوية (٦١) .

وقد قسم الاسطول البريطاني في البحر المتوسط . الى قسمين وذلك عام ١٨٩٠ — لحماية نفسه من خطر الهجوم المفاجيء Coup de main فالاول تركز في جبل طارق والثاني في مالطة وعندما تأزمت العلاقات الفرنسية الانجليزية بسبب المسألة المغربية (يونية ١٨٩٤) أرسل الاسطول الى مداخل البحر المتوسط ، وكانت طولون أكثر قربا لجبل طارق من مالطة وكان تركز الاسطول في جبل طارق قد وجد قبولا من خبراء البحرية البريطانية منذ عام ١٨٨٨ لحصاننها . وأنه اذا اتجه الاسطول الفرنسي شرقا عندئذ يغادر الاسطول الانجليزي جبل طارق ، وينتهي للعمل . وأهم شيء بالنسبة لهذه الاستراتيجية هو ألا يدع للأسطول الفرنسي القوى المتمركز في طولون أن يكون غرب الاسطول البريطاني في البحر المتوسط باية حال من الأحوال (٦٢) .

وتلقى الاسطول البريطاني تعزيزاته من إنجلترا مباشرة ، وتجمع في مالطة ، وذلك لحماية قناة السويس ومصر ، في نفس الوقت والاستعداد لمواجهة العدو ، وهذا سيقطع من الخطر على جزء من الطريق الى الهند للسفن التجارية بحوالي ٧٠٠ ميل . وتبدو أهمية منع الاسطول الروسي في البحر الأسود من اللحاق والالتقاء بالاسطول الفرنسي (٦٣) .

وأدى افتتاح قناة كييل للملاحة في ربيع عام ١٨٩٥ الى تغيير في الظروف الاستراتيجية الى حد كبير وأجبر فرنسا على استبقاء

Marder., Op. Cft., P.P. 111 — 129.

(٦١)

Ibid. P.P. 154, 212.

(٦٢)

Ibid. P. 213.

(٦٣)

جزء كبير من الأسطول في الشمال ، وتم تدعيم قوتهم البحرية الشمالية بسفینتين حربيتين متماثلتين (٦٤) .

ورأى خبراء البحرية البريطانية أن طريق البحر المتوسط محفوف بالمخاطر في حالة الحرب ، ويجب على السفن التي لا تستطيع الدفاع عن نفسها أن تتخلى عنه ، وقد نشأت تلك الظروف بعد عام ١٨٨٨ . ومن الخطورة بـمكان بالنسبة للسفن التجارية المرور في البحر المتوسط أمام بنزرت والجزائر ووهران أمام فاخ زوارق الطورييد الفرنسية على سواحل البحر المتوسط الجنوبية الموجودة عندئذ على جانبهم الأيمن . والرأى الغالب لرجال البحرية أنه في حالة الحرب مع فرنسا فلن تستطيع انجلترا منع الأعداء من غلق القناة (٦٥) .

ولم تكن هناك خطورة على التجارة البريطانية في الجزء الشرقي من حوض البحر المتوسط ، فعلى السفن التجارية اتباع طريقها العادى . أما بالنسبة للجزء الغربى ففى حالة نشوب حرب مع فرنسا فإن التجارة البريطانية ستتعرض لمخاطر من قواعد الأسطول الفرنسى في كورسيكا والساحل الأفريقى ، وعلى هذا فمن المستحسن للسفن التجارية - ذهابا وإيابا - قيما بين مالطة وجبل طارق أن تلتزم بـخط معين يقع تقريبا في منتصف الطريق بينهما ، مستفيدين من المياه المحايدة كلما أمكن ذلك (٦٦) .

وأكد خبراء البحرية أيضا أنه من السهل بـمكان على أية سفينة معادية تعبر قناة السويس تقوم عن طريق انحراف بسيط في عملية القيادة أن تـجـنـح أو تغرق في القناة ، وإذا ما حدث ذلك في

(٦٤) افتتحت قناة كييل للملاحة في ٢١ يونيه ١٨٩٥ وفتح شمال ألمانيا وتمتد من ميناء كييل حتى مصب نهر الألب وتصل بحر البلطيق ببحر الشمال وطولها ٩٨,٧ كم وعرضها يتراوح ما بين ١٠٢ و ٢١٤ مترا وعُمقها ١١ مترا .
Marder, Op. Cit., P. 225.

Ibdi. P. 101.

(٦٥)

(٦٦)

مكان أو مكانين صخريين في القناة فان مسألة تنظيف المجرى الملاحي من هذه السفينة ، الجانحة أو الفارقة ، سيصبح أمراً عسيراً وتستغرق وقتاً ويصبح الحصار عندئذ مستمراً ، وتبدو الصعوبة هنا في منع أو حماية ممر مائي ضيق مثل قناة السويس من الحصار عن طريق ما يشبه الحادثة مثل صدام سفينة بأخرى أو جنوحها على الشاطئ، أمراً يصعب منعه وأن الطريقة الوحيدة للوقاية أو الحراسة لمنع هذا العمل الكريه هو الاستيلاء على القناة ووضع حراس على كل باخرة تعبر القناة . واكد الربان Hall استحالة مثل هذا العمل ، فلا يمكن للدول المحايدة السماح بمعاملة سفنها مثل تلك المعاملة وأعلن خبراء البحرية أمثال ادميرال فريمانتيل : Fremantle وباتينبرج (Battenberg) وهوبكنز (Hopkins) باقتناع تام ايمانهم في عام ١٩٠٤ . أنه من الصعوبة الشديدة الاحتفاظ بالقناة مفتوحة ومرور البضائع في محاذاة السواحل الشمالي الأفريقي (٦٧) .

واجتمع رأي خبراء البحرية على أنه في حالة الحرب يجب التخلي عن طريق قناة السويس إلى طريق الكاب أو « كندا - الباسفيكي » (٦٨) .

ولم يكن تحويل التجارة بالأمر السهل ولكن اكتنفته خطورة بالغة ، فليس الأمر في كون طريق الكاب أطول ولكن المشكلة أن السفن قد صممت لكي تعبر قناة السويس . ومنذ أن تمت تسهيلات التزود بالفحم الموجودة في طريق قناة السويس ، بينما على طريق الكاب فإنه سيكون من الخطورة بمكان للسفينة السير في هذا الطريق لأن محطات الوقود غير متوفرة فيه (٦٩) .

ولم توافق البحرية البريطانية على جعل طريق البحر المتوسط مفتوحاً للتجارة البريطانية في فترة الحرب حتى لا تواجه الصعوبات،

Marder, P.P. 225 — 6.

(٦٧)

Ibid. P. 226.

(٦٨)

Ibid.

(٦٩)

لأنه من مسئولية البحرية (إبان الحرب أو قبلها) حماية معظم التجارة لتتمكن من المرور في سلام (٧٠) .

وأوضح تقرير اللجنة الملكية لاهدادات الغذاء :

«The Royal Commission on food supply»

انه في حالة حرب مع فرنسا في البحر المتوسط فان النشاط البحري سوف يتركز في غربي حوض البحر المتوسط حيث ستكون معظم سفن الأسطولين في هذا الجانب بأعداد كبيرة ، عندئذ سيكون في مقدور الاسطول الفرنسي مهاجمة السفن التجارية أثناء مرورها (٧١) .

وأن الهجوم المباغت على القناة بمعرفة دولة أجنبية امر غير عملي ، وإغلاق القناة سهل للغاية ، وليس في مقدور الفرنسيين مهاجمة مصر بدون مخاطرة عظيمة لأنفسهم . وتقرر في عام (١٨٩٣ - ١٨٩٤) من حيث البدء انه يمكن حماية مداخل قناة السويس في حالة الحرب حتى يمكن إبعاد الأعداء خارج البحر الأحمر ، عندئذ يمكن للإنجليز وحدهم استخدام القناة (٧٢) .

ولا تستطيع وزارة البحرية البريطانية استبقاء عمارة بحرية لفترة طويلة لحماية مصر والقناة . وحث ريكارد Richards في نوفمبر ١٨٩٤ على اتخاذ إجراءات وقائية عن طريق بناء حوض في موريشيوس ، يكون ضروريا في حالة إغلاق طريق القناة . وجاءت التقديرات في عام ١٨٩٦ بعمل مبدئي في أحواض الكاب وموريشيوس (٧٣) .

Ibid.

(٧٠)

Ibid. Footnote. No. 4; P. 226.

(٧١)

Ibid.

(٧٢)

Ibid. P. 227.

(٧٣)

وقد تبنى هذا الرأى أصحاب مدرسة البحر المتوسط ، وهو انه لضمان سيادة بحرية لانجلترا فى حوض البحر المتوسط يجب استبقاء أسطول بحرى مساو للأسطول الفرنسى على الأقل وتحسين القواعد البحرية البريطانية وأحواض السفن فى البحر ، وخطورة الاعتماد على مساعدة الاحواض فى بريطانيا انه قد يؤدى الى هزيمة ساحقة لبريطانيا والطرء من حوض البحر المتوسط (٧٤) .

ورغم كون طريق السويس الهند هو الطريق الأسرع ، إلا أنه معرض للهجوم فى حالة الحرب وعلى هذا ظل طريق الكاب هو الطريق العسكرى الأكثر أمنا (٧٥) .

هذا وقد اجبر ظهور الأسطول الروسى فى البحر المتوسط بريطانيا على إعادة النظر فى قيمة طريق السويس الذى تهدد أيضا من جانب ازدياد قوة فرنسا الحربية والبحرية بعد الحرب ، وأيضا بسبب عزلة بريطانيا عن أى تحالف قارى (١٨٨٦) . وظهر فى هذه الفترة جدل وخلاف بين الرأى العسكرى والبحرى ، فقد فسر الجنود القول المأثور « الوقت من ذهب » : (Time is money) الى الوقت هو النصر (Time is Victory) . وقد خدرتهم المزايا الضخمة للطريق البحرى المختصر عبر قناة السويس للتحركات العسكرية والبحرية . وأكد البعض أنه اذا مد خط من نهاية الأرض الى رأس كومورين Cape Comorin (جنوب الهند) فان منتصف هذا الخط تقريبا هو قناة السويس . وبالنسبة للأسطول فان اختصار المسافة أقل أهمية بكثير من صراع أو حرب على طول طريق يمكن السيطرة عليه والتحكم فيه من الأرض بسهولة أكثر من البحر . فالبحار الضيقة فيما بين طارق وعدن - تكاد تشبه قناة طويلة

Ibid. P. 210.

(٧٤)

«Although the Suez route to India and beyond (٧٥)
was quicker, it was more vulnerable. Therefore the Cape still
remain the best».

Richard Shannon, The Crisis of imperialism. P. 164.

تخترق أرضاً مغلقة بمضائق - حيث السيطرة البريطانية قد ارتكزت بصفة أساسية فى مناطق محلية ، وبذلك يمكن تهديد بريطانيا إذا كانت هناك عداوة أوربية لانتجلترا فان ذلك يمثل أخطر التهديدات لها ، فهذا الطريق البحرى المحاط بالأرض (That land blocked route) لا يمكن الاعتماد على أن يظل مفتوحاً دون القوة المركزة التى لا يمكن التفاوض عنها ، وما لم يتخل الأسطول عن الدفاع عن المياه الإقليمية لانتجلترا أو زيادة قوتها لمستوى لم يسبق له مثيل ، فقد تتعرض بريطانيا للقوى البحرية المعادية لكل من فرنسا والروسيا ذلك أن الطريق يسهل على سفن الطوربيد القيام بعمليات بحرية من موانئ إسبانيا والجزائر وصقلية (٧٦) .

وكان جلاستون وزعماء حزب الأحرار فى الحكومة البريطانية أمثال كيمبرلى وجرانفيل ودريى يدركون تمام الإدراك هذه الحقائق . ولم يحاول جلاستون استبعاد العامل الاستراتيجى لطريق الكاب (٧٧) .

وأتت الأزمات البحرية فى حوض البحر المتوسط ، وتقارب الروسيا وفرنسا ، وتمركز الأسطول الفرنسى فى طولون الى احتدام النقاش بين الساسة ورجال البحرية ، وطلب رجال البحرية أنه لضمان السيادة البحرية فى حوض البحر المتوسط بالنسبة لدولتين كبيرتين فى العالم فرنسا والروسيا فانه نتيجة لذلك صدر مرسوم الدفاع البحرى لعام ١٨٨٩ (Naval Defence Act 1889) الذى قرر برنامجاً لبناء قطع حربية حديثة خلال خمس سنوات . وكان هذا المرسوم علامة على تصميم بريطانيا الدفاع عن مصالحها كدولة عظمى بدخولها سباق التسلح البحرى .

وقد أكد سولسبرى فى عام ١٨٨٧ أن بريطانيا تنقصها القوة لتحقيق الاتفاقيات وجادل العسكريون فى أن القاهرة أهم من

Farnie, Op. Cit., P.P. 381 — 2.

Richard Shannon, Op. Cit., P. 164.

(٧٦)

(٧٧)

الاستانة ، وكان سولسبرى مازال غير مستعد لقبول ذلك حتى على الرغم من التخلي عن فكرة الجلاء عن مصر ، فإنه أعطى ادميرالات البحرية مزيدا من السفن الحربية (فى مرسوم ١٨٨٩ المذكور) ليتجنب ممارسة «دبلوماسية الخداع» A diplomacy of bluff» (٧٨)

وهاجم قواد البحرية ثانية وتمسك بالدفاع عن المضائق التى جاءت فى اتفاقات حوض البحر المتوسط ، وقاوم سولسبرى ضغط حزب الأحرار لاتباع سياسة العزلة (٧٩) .

المظاهرة البحرية الروسية — الفرنسية فى البحر المتوسط :

التهديد البحرى لعامى ١٨٩١ ، ١٨٩٣ :

وكان الموقف فى حوض البحر المتوسط ١٨٩١ ، ١٨٩٣ خطيرا فقد انزعجت الحكومة والبحرية البريطانية من مسألة نشوب حرب بحرية ضد روسيا وفرنسا اللتين زادتتا من معدل بناء اسطوليهما البحرى بدرجة كبيرة . وكان الموقف فى حوض البحر المتوسط عام ١٨٩١ (٨٠) ، طبقا للتقديرات البحرية البريطانية كالتالى :

تكونت قطع الاسطول البريطانى من ١١ سفينة حربية من طراز قديم بمقارنتها بالوحدات البحرية الفرنسية الموجودة فى ميناء طولون ، بالاضافة الى ان إيطاليا التى من المفروض ان تعتمد عليها بريطانيا ، كانت عائقا أكثر من نفعها لبريطانيا (٨١) .

وقد أعقب الاتفاقية الروسية الفرنسية فى ١٨ أغسطس ١٨٩٢ ، صدام انجليزى — فرنسى فى بانجوك (فى ٢٨ يوليو ١٨٩٣)

Ibid P 263

(٧٨)

Ibid.

(٧٩)

(٨٠) انظر ص ٢٦٤ من المؤلف عام ١٨٩١ فى البحر المتوسط .

Lowe., Op. Cit., P.P. 45, 86.

(٨١)

واعلان روسيا فى ٦ أغسطس عن نواياها فى ارسال عمارة بحرية الى طولون . وقامت البحرية البريطانية بتقوية الأسطول الموجود فى الصين بارسال سفينة حربية من الطراز الأول من البحر المتوسط فى ٨ أغسطس ووقعت عقد بناء السفينة الحربية Renoun ويبلغ غاطسها ٢٦٣ قدم حتى تستطيع عبور قناة السويس والانهار الآسيوية . وتهددت السيادة البحرية البريطانية عندما رسا أسطول بحر البلطيق الروسى فى طولون (١٣ أكتوبر ١٨٩٣) ولحق بهذا الأسطول سفينة حربية روسية أخرى عبرت المضائق (٨٢) .

وهكذا تحطمت أنظمة اتفاقات البحر المتوسط وتهددت سواحله الغربية والشرقية ، وأصبح حوض البحر المتوسط مكان التقاء الدولتين اللتين طوقتا ألمانيا وبالتالي أحاطتا بالتحالف الثلاثى بحرا وبراً . وانتهت السيادة الألمانية فى أوروبا وتحطم الأمن البساركي - الصديق الوحيد لبريطانيا فى القارة - وتهددت هذه المظاهرة البحرية (الفرنسية - الروسية) بريطانيا أكثر من ألمانيا . والتي برهنت بوضوح امكانية اقتسام السيطرة البحرية ، وزادت من الضغط على الأسطول البريطانى بكل المقاييس .

وكانت مفاتيح البحر المتوسط (مازالت كما هى) مداخله المتحركة فيه - وليست الحركة بداخله (٨٣) .

وعلى هذا فان السيطرة على قناة السويس حتى ولو كانت دافعا عن اتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨ أصبحت بدون جدوى من غير السيطرة على كل الطريق البحرى . ولم يكن فى مقدور الأسطول البريطانى هزيمة الأسطول الفرنسى واعادة فتح طريق البحر المتوسط فى حالة الحرب بدون وجود (من ٦٠ الى ٧٠) سفينة حربية اضافية (٨٤) .

Farnie., Op. Cit., P. 436., Cf Marder., Op. Cit., (٨٢)
P. 177 — 8.

Farnie., P. 436. (٨٣)

ibid. (٨٤)

هذا وكان التهديد البحرى لعام ١٨٩٣ قد قوى الروابط بين الأسطول البحرى الحرى والخطوط الملاحية البريدية . وجددت الاهتمام بخط سكة جديد الباسفيك «Canadian Pacific Railway» الذى يربط موانى الباسفيك ويجعلها الأقرب الى الصين مع موانى الاطلنطى الأقرب لأوربا - ذلك الخط الذى يحيط بالكرة الأرضية خلال ٢٧ يوما أو حتى ٤٦ يوما ويحمل الجنود فى أمان من كل أخطار الهجوم الى سنغافورة أو حتى الى الهند فى أربعين يوما . كما شجع الشركات الملاحية P & O و Union Line و Shaw Savill على ضرب الارقام القياسية . فقد حملت السفينة Oriental البريد من لندن الى هونج كونج فى ٢٣ يوما و ١٦ ساعة كما حملت السفينة Himalaya البريد الى بمباى خلال عشرة أيام و ٢١ ساعة من ميناء برينديزى ، وخلال ثلاثة عشر يوما من لندن (٨٥) .

وأرسلت بريطانيا أسطول المانش الى جبل طارق فى نوفمبر ١٨٩٣ (٨٦) ، وعينت قائداً بحريا بدلا من نائب ادميرال ، لقيادة أسطول البحر المتوسط . وبعده التحالف السرى الروسى - الفرنسى (يناير ١٨٩٤) أصبحت مألطة معرضة لتهديد الهجوم المشترك على يد الأسطول الفرنسى من الغرب والأسطول الروسى من الشرق وهاجم حزب المحافظين جلاستون بالنسبة « للتقديرات البحرية » «Naval Estimates» وباستقالة جلاستون أصبح فى الامكان تبني برنامج السنوات الخمس - السرى - وتمصين جبل طارق ومألطة .

وبعد نجاح السفينة الحربية البريطانية Centurion (ذات غاطس ٢٧٦ قدم) فى عبور قناة السويس (١٦ - ١٧ مارس) فى طريقها الى الصين ، قررت البحرية فى (١٠ مايو ١٨٩٤) حماية

Ibid. P.P. 436 -- 7.

(٨٥)

Holstein to Hatzfeldt., 14-7-1893., G.D.D. Vol. 2. P. 159,

(٨٦)

مداخل قناة السويس في حالة الحرب ، من أجل منع السفن المعادية من الوصول للبحر الأحمر ، بينما تسمح باستخدام القناة للسفن البريطانية . وبعد اقتفاء أسطول البحر المتوسط أثر أسطول طولون في مناوراته البحرية (٣ - ٥ أغسطس ١٨٩٤) في بحر أيرلندا أعلنت البحرية البريطانية في ٤ أكتوبر أن أسطول المانش سوف يقضى الشتاء في جبل طارق وسعت الى تقادى الوقوع في كارثة حرب حقيقية (٨٧) . وبعد كشف وجود التحالف الفرنسى - الروسى وصلت المناقشات حول استراتيجية حوض البحر المتوسط في بريطانيا الى قمته في ربيع عام ١٨٩٥ عندما حث ليرد كلوث Laird Clowes بالانسحاب السريع للأسطول البريطانى من البحر المتوسط - « بقضه وقضيضه » : « Bag and Baggage » - لأن قناة السويس لا يمكن الحفاظ عليها مفتوحة في مواجهة أى عدو وحتى لو أدى الأمر الى وضع ضفتى القناة في قبضة كل قوات الامبراطورية المسلحة . ورأى أن طريق إنجلترا الملاصق هو عبر المحيط أو الارض البريطانية وليس عبر حفر في أرض الآخرين : « Not through other people's detches » (٨٨) . ويقصد بالفقر هنا قناة السويس . وأصبح حوض البحر المتوسط شبحا لسياسة وقواد البحرية في إنجلترا (٨٩) .

هذا ولد عارض كثير من المسئولين في البحرية البريطانية هذه النصيحة أمثال سبنسر Spencer والدميرال ريكارد ، وباعتبارهم ربانة كانوا قد قاموا بعملية مسح ودراسة للقناة في عام ١٨٧٠ . وكانت البحرية البريطانية بين الحين والآخر تقوم بعملية مسح لقناة السويس بعمل جسات لمداخلها لدراسة عمقها وحالتها الفنية (٩٠) .

Farnie, Op. Cit., P.P. 436 — 7.

(٨٧)

Ibid. P. 437.

(٨٨)

Marder, Op. Cit., P. 210.

(٨٩)

Stokes to Derby., 11-11-1874. Parl. Pap. Egypt.

(٩٠)

2 (1876). No. 40. P. 30.

Tentreden to admiralty, 6-11-1874., Parl. Pap. Ibid. No. 39.

مشروع سكة حديد بغداد كطريق بديل ومنافس لقناة السويس :

وامام الظروف الاستراتيجية في البحر المتوسط ونظرا للدواعي الاستعمارية التي شكلت السياسة الدبلوماسية والاستراتيجية البحرية البريطانية في حوض البحر المتوسط برزت الى السطح مسألة « مشروع سكة حديد بغداد » وضرورة السيطرة عليه .

برزت مسألة سكة حديد ميزوبوتاميا في انجلترا بعد فتح قناة السويس ١٨٦٩ وبعد أن توغل الروس في الشرق الأدنى وتحكمت فرنسا في كل الطرق المائية المختصرة للهند . كل ذلك اثار بشدة الاهتمام بالحفاظة وتأمين خطوط مواصلات انجلترا مع الهند . واقتراح أحد البريطانيين في عام ١٨٧٠ بناء خط حديدي بين الاسكندرونة عبر حلب والموصل حتى بغداد والبصرة ، وهذا الخط سوف يجعل بريطانيا لا تعتمد على قناة السويس الفرنسية ، ويعطيها طريقا بديلا للشرق ، ، ويجعل أيضا من السهولة والسرعة نقل الركاب والبريد والجنود الى الهند وحيد الكثيرون هذا الخط من وجهات نظر مختلفة وشكلت لجنة خاصة في مجلس العموم البريطاني برئاسة متافور نورثوكوت - لدراسة وكتابة تقرير عن الموضوع بأكمله : وهو انشاء خطوط حديدية بين البحر المتوسط والبحر الاسود والخليج الفارسي ، وجاء بتوصية اللجنة ان انشاء خط حديدي عبر ميزوبوتاميا أمر حيوي وضروري للامبراطورية وقدرت تكاليف المشروع بعشرة ملايين جنيه استرليني . وكانت الحاجة لطريق بديل للهند ، بدلا من قناة السويس ، قد استبعدت بعد بشراء دزرائيل لأسهم قناة السويس ١٨٧٥ وازدياد المصالح البريطانية في شركة قناة السويس (٩٦) .

وظلت مشاريع الخطوط الحديدية هذه لمدة ٤٠ عاما وعلى مراحل وفترات متقطعة ، خصصت للبحث والمناقشة . وفي العقدتين

Earl., Edward, Turkey, The Great Powers and the (٩٦)
Bagdad railway. A study of imperialism Russel. P.P. 177 — 8.
1966.

فقد كلفت الحكومة البريطانية وزارة البحرية بدراسة عمق القناة وعمل جسّات عند مدخل ميناء بورسعيد فقامت السفينة : Shearwater بهذا العمل (٩١) .

وكانت هذه الدراسة والأبحاث التى قام بها قادة البحرية البريطانية والسفن البحرية البريطانية لدراسة القناة ومدخلها قبل الاحتلال ما هى الا تمهيد لعملية دراسة عسكرية ميدانية للقناة السويس تمهيدا للوقت الذى يتم فيه الغزو البحرى للقناة (٩٢) .

كذلك أكد جورج كلارك «Georg Clarke» (٩٣) أن التخلّى عن كل المحاولات للدفاع عن طريق قناة السويس سوف يهز الأساس الذى تقوم عليه الامبراطورية وسيعرض للخطر ولاء معظم المستعمرات واقترح كلارك امكانية الدفاع عن القناة بوضع حراس على كل السفن التجارية التى تعبر القناة - كما سبق ذكره - ورفض كلويز Clowes هذا الرأى لأنه غير مجد ما لم تعبر السفن بدون أفراد على ظهرها أو على حوض جاف أو على برطوم لمنع الاتصال بين السفينة والقناة (٩٤) .

وقد اثارت الأزمات البحرية لعام ١٨٩٣ و ١٨٩٥ الحماس القومى فى انجلترا من أجل تعزيز الأسطول وقدم سبنسر رايه بمواصلة السياسة البحرية من ١٨٩٣ وعلى هذا وضع الأسطول فوق كل الاحزاب وانشئت « عصابة البحرية » Naval League فى عام ١٨٩٤ (٩٥) .

Tt. Stokes to admirality op. cit., No. 41. (٩١)

(٩٢) السيد حسين جلال ، الصراع الدولى ص ٢٨٥ .

(٩٣) عمل امين مر « لجنة الدفاع عن المستعمرات » ١٨٨٥ - ١٨٩٢ .

Farnie., Op. Cit., P. 437. (٩٤)

Ibid. (٩٥)

الأخيرين للقرن التاسع عشر ازداد اهتمام المانيا ومصالحها في الامبراطورية العثمانية ، فوقع البنك الألماني (١٨٨٨) اتفاقية مد سكة حديد حيدر باشا بمسافة ٤٨٥ ميلا الى أنقرة ، فقد افترض أن الخط المذكور سيمتد الى بغداد والخليج العربي ، أو بالأحرى سيمتد الى بوابة الهند . وكانت وزارة الخارجية البريطانية قد اكدت قبل حوالي ثلاث سنوات على الأهمية السياسية لكل ميل من السكك الحديدية في اتجاه الهند ، وضرورة ضمان السيطرة البريطانية المطلقة على تلك المشاريع ولقد أصبح واضحا بعد فترة وجيزة بأن الألمان هم الذين سيسيظرون على مشاريع السكك الحديدية ، وستلعب برلين — وليس لندن — دورها الأول في الأمضية السياسية والمالية لدى الباب العالي .

وبالرغم من ذلك فإن مناقشة مشروع انشاء سكة حديد تربط تركيا بالعراق والخليج العربي كانت أوسع انتشارا في بريطانيا عنها في أي بلد آخر ، فإن الاهمية التقليدية للتجارة الشرقية ، والمظاهر الاستراتيجية لتقدم الامبراطورية الهندية ، والثورة الهائلة في طرق المواصلات الناتجة عن اتساع استعمال البخار قد ضمنّت توسع المصالح البريطانية في تحصيل طرق المواصلات مع الشرق (٩٧) .

ورحبت الصحافة البريطانية في عام ١٨٩٩ — عندما تم منح امتياز مبدئي بخط حديد بغداد لبعض المالبين الألمان — بذلك على أمل أن حلول المانيا في تركيا سوف يحاصر التوسع الروسي في الشرق الأوسط. وأعلن المتعصبون للتوسع الإمبريالي أمثال : سيسل رودس Cecil Rhodes وجوزيف شمبرلين Joseph Chamberlen

(٩٧) محمود علي الداود ، الخليج العربي والعلاقات الدولية ج ١
(١٨٩٠ - ١٩١٤) جامعة الدول العربية (معهد الدراسات العربية المالية)
بدون تاريخ ص ١٩٥ .

- عن رغبتهما في توقيع اتفاق مع ألمانيا في المسائل الاستعمارية . وكانت الحكومة البريطانية ترتاب من فرنسا أكثر من ألمانيا (٩٨) .

وعلى أية حال كان مشروع سكة حديد بغداد من المشاريع المنافسة لقناة السويس وهدد السيادة البريطانية في الشرق باعتباره أسرع وسيلة للنقل من أوروبا وبذلك يمثل منافسا خطيرا لحركة الملاحة في قناة السويس . ولكن هذا الخوف كان على غير أساس ، فالقناة بسبب أجور شحن الخطوط الحديدية المرتفعة ، ظلت تواصل استقبال جانب كبير من حركة البضائع ولكن الخط الحديدي سينجح في استقبال حركة الركاب والبريد فقط ، وهذا وحده هو الذي سيؤثر على قناة السويس . وقد أكد أحد الكتاب الألمان أن سكة حديد بغداد ستكون مهمة فقط للركاب وحركة البريد وأحيانا للشحن السريع ، أما معظم بضائع الشرق فمن الصعب مرورها للشرق من طريق بغداد (٩٩) .

ويتوسع الروسيا وتهديدها للهند سعت بريطانيا للسيطرة على كل الشرق الأوسط ، فالشئون الخارجية لافغانستان أصبحت تحت النفوذ والرعاية البريطانية وأجبرت بلوخستان للخضوع لإدارة الوكلاء الإنجليز ، وخضعت أجزاء من فارس للنفوذ الإنجليزي ، وعلى هذا صممت بريطانيا على السيطرة والتحكم في كل الطرق المهمة المؤدية للهند .

وآثرت تساؤلات : ماهو موقفها إذن من طريق سكة حديد ميزوبوتاميا الذي سينتهي عند أحد موانئ الخليج العربي ؟

وهل ملكية هذا الطريق المختصر للهند تنمى مع مطالب الدفاع عن الامبراطورية ؟

Earle, Op. Cit., P. 176.

(٩٨)

Ibid. P. 193.

(٩٩)

فبدون نهاية مرضية لخط سكة حديد بغداد على الخليج العربي فإنه سيفقد أعظم مقوماته كخط ممتد عبر القارة ، وبوصول الخط الحديدي لأحد موانئ الخليج العربي سوف يصبح مهددا للمصالح الحيوية البريطانية في هذه المنطقة . فالامبراليون الانجليز اهتموا بالسيطرة على الخليج العربي منذ القرن السابع عشر عندما أقامت شركة الهند الشرقية مراكز تجارية لها على سواحلها وظهر الأسطول البريطاني الخليج من القراصنة ، ووضع الشبمندورات والأنوار الملاحية على الخليج وشط العرب ، وحصلت بريطانيا من أمير مسقط على ميناء يتحكم في مدخل الخليج ويسيطر عليه ، ثم بعد ذلك أصبحت مسقط محمية بريطانية وبالتدريج ساد النفوذ البريطاني في منطقة الخليج وفي ميزوبوتاميا (١٠٠) .

ومن أجل ألا تحصل سكة حديد بغداد (في عام ١٨٩٩) على امتياز بالخليج العربي سارعت بريطانيا بالدخول في اتفاقيات مع شيخ الكويت حيث وعد الأخير بالا يتورط في ارتباطات دولية بدون موافقة المقيم البريطاني ، وقد أحبط ذلك المشروع الألماني للوصول بالخط الى الخليج العربي (١٠١) .

والسؤال هو : ما مدى تأثير المصالح البريطانية بوصول هذا الخط الى الخليج العربي ؟ وهل سيكون بمثابة تهديد ومنافس للحركة في قناة السويس ؟ (١٠٢) .

في عام ١٩٠٣ نجح البنك الألماني بتأييد من حكومة برلين في الحصول على امتياز لشركة سكة حديد واسعة كانت ستغطي الجزء الأكبر من الأناضول وما بين النهرين ، ولها خط رئيسي يصل البوسفور ببغداد ثم بالخليج الفارسي وأثار هذا الشكوك والاعتراض في بريطانيا (١٠٣) .

Ibid

(١٠٠)

Ibid. P. 198.

(١٠١)

Hallberg., Op. Cit., P. 321.

(١٠٢)

Earle, Edward., Op. Cit., P. 179.

(١٠٣)

وأطلق على هذا الطريق اسم طريق (ب . ب . ب) « برلين
بيزنطة بغداد » فقد استغلت ألمانيا مركزها الممتاز في الدولة العثمانية
بعد ١٩٠٠ لإنشاء خط سكة حديدية تخترق الأناضول والجزيرة
والعراق الى بغداد ، ومنها تكمل السكة الحديدية الى البصرة على
مدخل الخليج الفارسي وبذلك هيء لألمانيا امكانية تحويل جانب
كبير من تجارة الشرق عن طريق قناة السويس الى الطريق الجديد .
واعتبر الألمان قناة السويس شريانا حيويا من شرايين الامبراطورية
فأى عطب يلحق به يصيب انجلترا بخسارة جسيمة . وعلى أية حال
لم تكن الظروف السياسية تجعل الحكومة البريطانية ترى في ذلك
الخط الجديد خطرا على مصالحها من أول الأمر . بل وساهمت
في تمويل المشروع الألماني ، ولكنها حين تنبهت لخطر المشروع
أسرعت بالسيطرة على الخليج العربي وعقدت حلفا مع روسيا
لتشكل حركة الألمان والأتراك معا (١٠٤) .

واعترف الكاتب الألماني بول رورباخ (Dr. Rohrbach)
في كتابه سكة حديد بغداد Die Bagdad bahn بأهمية خط حديد
بغداد ، ومدى خطورته على الامبراطورية البريطانية ، فيمكن مهاجمة
انجلترا وأصابتها بشدة برا من أوروبا عن طريق مكان واحد فقط
هو مصر . وان فقدان انجلترا لمصر معناه ليس فقط فقدان سيطرتها
على قناة السويس وطرق مواصلاتها مع الهند والشرق الأقصى ،
ولكن من المحتمل أيضا فقدانها لممتلكاتها في الهند ووسط وشرق
أفريقيا (١٠٥) .

وان هزيمة مصر على يد دولة اسلامية مثل تركيا سوف يكون
مصدر خطر أيضا على نفوذ وسيطرة انجلترا على ستين مليون
مسلم من رعاياها في الهند ، ولا يمكن لتركيا أن تعلم باستعادة
مصر حتى تصبح سيده ومالكة لشبكة خطوط السكك الحديدية
المتقدمة في آسيا الصغرى وسوريا ، وحتى يتم تطوير وتحسين خط

(١٠٤) محمد مصطفى صفوت ، انجلترا وقناة السويس ص ١١٤ - ١١٥ .

Thomas Moon, Imperialism, Op. Cit., P.F. 248 — 249. (١٠٥)

حديد الاناضول الى بغداد . وكلما ازدادت تركيا قوة تعرضت
انجلترا للخطر ، وفى حالة نشوب حرب (المانية انجليزية) فسوف
تنضم تركيا لجانب المانيا (١٠٦) .

وان خط سكة حديد بغداد — أكثر منه خطا حديديا — انها
هو طريق رئيسى للامبريالية الالمانية للاتجاه صوب الشرق .
«Drang Nach Osten» (١٠٧) .

وفى السنوات الأولى لمشروع سكة حديد بغداد لم تكن انجلترا
تشغل بالها بمثل هذا التهديد لمصر ولقناة السويس . وكان لدى
البنوكيين ووزارة الخارجية فى أبريل عام ١٩٠٣ الاسـتعداد
للمساهمة فى بناء الخط الحديدى ، وجرى مباحثات حول هذا
الموضوع مع البنك الالمانى : الا ان الأمر تناولته الصحافة والبرلمان ،
وأعلن بلفور رئيس الوزارة يومئذ ان المباحثات جارية بين أصحاب
رؤوس الأموال الألمان والانجليز وبين الدول ووزارة الخارجية ،
وقال ان الحكومة ليس لديها مانع ، بعد ان يتم الاتفاق على هذه
الشروط ، لتأييد المشروع والموافقة على أن تكون نهاية هذا الخط
فى الكويت والاستفادة منه لنقل بريد الهند ، وهاجم البرلمان الحكومة
واستنكر قول بلفور الذى دافع — أمام البرلمان — عن سياسة الحكومة
بقوله : « انه لا يرى للمعارضة فائدة إذ لابد للمشروع أن ينجح
واذا كان الأمر كذلك فليس من المصلحة أن يكون هذا الخط الذى
يمر بأقصر الطرق الى الهند بيد أصحاب رؤوس الأموال من الألمان
والفرنسيين وحدهم ، وأنه يرى أن من مصلحة انجلترا أن تكون
نهاية هذا الخط على الخليج العربى فى أملاك شيخ الكويت
تحت الحماية البريطانية . وبما أن هذا الخط يمر من بلاد هى من
أغنى بلاد الأرض ولها مستقبل اقتصادى عظيم فهو لا يرى مبررا

Hallberg, Op. Cit., P. 322.

(١٠٦)

Thomas Moon., Op. Cit., P. 249.

(١٠٧)

لعدم اشتراك أفراد الشعب البريطانى باستثمار المشروع والاستفادة من كنوز تلك البلاد» (١٠٨) .

ولم يجد دفاع بلفور فتىلا إذ أيدت الصحف الانجليزية المعارضة وحملت على سياسة الحكومة . فاضطرت الوزارة الى أن تسحب تأييدها للمشروع وأوقفت المفاوضات (١٠٩) .
وكانت الفئات التى هاجمت المشروع هى :

١ - الساسة الذين رأوا أن نهاية الخط للخليج سيضعف نفوذ انجلترا عليه ويهدد سلامة الهند .

٢ - شركة لينج التى كانت تنقل البضائع والركاب فى نهر دجلة «Lynch Brothers» وقفت ضد هذا المشروع .

٣ - الشركات الملاحية التى خافت أن يسلبها - اتصال أوروبا بالخليج العربى بهذا الخط - قسطا من أرباحها .

٤ - حملة أسهم قناة السويس .

٥ - الصحافة التى قادت الحملة ضد الحكومة وضد التوسع البحرى الألمانى والمنافسة التجارية الألمانية (١١٠) .

وكان خط حديد بغداد خطرا من الناحية الاستراتيجية على قناة السويس . وأعلن لانزدون فى مجلس اللوردات ١٩٠٣ أن أية دولة أخرى تنشئ لها قاعدة بحرية أو ميناء حصينا فى الخليج العربى سيعتبر تهديدا للمصالح البريطانية ، يجب أن نقاومها بكل ما نملك من قوة» (١١١) .

وكان ملاك السفن والشركات الملاحية البريطانية هم أشد الناس معارضة لمشروع سكة حديد بغداد ، فهم يعلمون تمام العلم

Hansard Parliamentary Dapates, 4th serie, Vol. 120. (١٠٨)

April 7th, 1903, P.P. 1247 — 8, 1358, 1364, 1367.

Hallberg, op. cit., P. 322.

٢١٠٩)

Parker Thomas Moon, op. cit., P.P. 245 — 6.

(١١٠)

Ibid P. 246.

(١١١)

مدى امتصاص هذا الخط لجانب كبير من تجارة الشرق • وإن منافسة القاطرة الحديدية سوف تجبرهم لاعادة تقييم أسعار الشحن ، وإن أحد الاهداف الرئيسية لخط بغداد هو الحصول من الحكومة البريطانية على امتياز نقل البريد للهند ، وهو مجسر ماديا • وهذا الأمر يعتبر مساويا تماما لمسألة سحب الاعانة من خطوط الملاحة التجارية التي تعمل مع الشرق فإنه ليس من أجلهم وإنما من أجل التجارة البريطانية تعارض هذه الشركات الملاحية بناء خط سكة حديد بغداد •

وقام ملاك السفن بتحذير الرأي العام البريطانى من مغبة انشاء هذا الخط لأنه سوف يؤثر على حركة الملاحة فى قناة السويس • • والتي تعتبر أن بريطانيا هى اكبر مساهم فى شركة قناة السويس (١١٢) •

وأوضح ملاك السفن أيضا أن تحسين المواصلات بين وسط أوروبا والشرق الأوسط من شأنه أن يهدد التجارة البريطانية مع تركيا ، والذي يخشاه ملاك السفن والتجار الانجليز بل ويكرهونه وهو عبارة « مصنوع فى المانيا » « Made In Germany » كعلامة مسجلة فسوف يخلق منطقة نفوذ لالمانيا فى منطقة يسود فيها نفوذ تجارة انجلترا • وعلاوة على ذلك اذا منح ملاك خط سكة حديد بغداد الألمان امتيازات للبضائع الألمانية (أسعار مخفضة للشحن) فسوف تصاب المصالح الاقتصادية البريطانية فى الامبراطورية العثمانية بضربة قاضية ، علاوة على أن بناء هذا الخط سيسمح بتدخل المانى فى الشرق الاوسط يحطم المزايا التجارية والبحرية فى هذه المنطقة (١١٣) •

بينما رأت غرفة التجارة البريطانية بالاستانة أن وجود رأس المال البريطانى فى مشروع « سكة حديد بغداد » سيؤدى الى وجود أعضاء انجليز فى مجلس ادارة الشركة ، وبالتالي سيساهم فى

Earle, Edward, Bagdad Railway. P.P. 191 — 2.

(١١٢)

Ibid. P. 192.

(١١٣)

منع تخفيض التعريفة لدرجة لا تؤذى التجارة البريطانية وملاك السفن (١١٤) * ولكن كيرزون Curzon رفض على أية حال مشروع سكة حديد الفرات ، واعتبره غير ضروري بالنسبة لوجود قناة السويس وحث على الاهتمام بالملاحة التجارية مع الشرق على أساس سرعة ارسال الجنود الى كراتشي خلال ثلاثة أسابيع من مغادرتها لبورتسموث Portsmouth (١١٥) *

واستند المؤيدون لمشروع سكة حديد بغداد الى النقاط التالية :

١ - وصل البحر المتوسط بالخليج العربى بالسكة الحديد ومنها للهند سيجعل وصول القوات والامدادات للهند يتم خلال ١٤ يوما فقط *

٢ - وقف التهديد الخارجى للهند من جانب روسيا ، وتخلص فارس من سيطرة النفوذ الروسى باعطائها منفذا على البحر المتوسط بدلا من طريق البحر الأسود *

٣ - تكاليف المشروع بسيطة اذا ما قورنت بمصاريف حرب القرم (٩٠ مليون جنيه) او ثورة الهند Sepoy (٤٠ مليون جنيه) *

وانتقد المؤيدون للمشروع الحكومة البريطانية لاهتمام فرنسا بقناة السويس والروسيا فى تقدمها الواضح فى فارس (١١٦) *

موقف المانيا :

واذا كانت انجلترا قد سيطرت على الطرق البحرية واصبحت « سيدة البحار » ، فان المانيا بدورها قد نمت وتطورت قوتها الاقتصادية وازدادت حركة الملاحة الالمانية عبر قناة السويس *

Ibid. P 184.

(١١٤)

Farnie., op. cit. P. 435.

(١١٥)

(١١٦) جمال زكريا قاسم : الخليج العربى ١٨٤٠ - ١٩١٤

ص ٤١٧ - ٤١٨ *

وأصبحت ألمانيا الدولة الثالثة في ترتيب الدول المستخدمة للقناة ، وبلغت تجارة ألمانيا حوالي تسعة عشر مليوناً من الأطنان . وكانت ثاني دولة تجارية في العالم في العقد الأول من القرن العشرين . وبلغ عدد السفن التي دخلت وخرجت من الموانئ الألمانية (أجنبية وألمانية) ١٢٨٠٧ سفينة في العام (١١٧) .

وأخذت ألمانيا تقوم ببناء ٧٠ سفينة بخارية . و ٤٠ سفينة شراعية جديدة كل عام ، في محاولة منها للحاق بالدول البحرية الكبرى ونقل تجارتها عبر البحار مع مستعمراتها في الشرق . وفي نفس الوقت نادى البعض بضرورة إنشاء أسطول ألماني بحري قوى ليحمي المصالح الألمانية المتزايدة في العالم لأن تحطيم التجارة البحرية الألمانية في نظر بيلو سيلحق الضرر البالغ بألمانيا (١١٨) .

واتجهت سياسة بناء الأسطول الألماني في نفس الوقت في محاولة للمحافظة على مركز ألمانيا المتفوق في القارة وذلك بدون صدام مع إنجلترا التي اعترفت بيلو بأن ألمانيا لا قبل لها بمواجهة بحرية معها في البحر (١١٩) .

وفي ٢٨ مارس ١٨٩٧ صدق الرايشتاج على ميزانية تقوية الأسطول الألماني والاستغناء عن السفن الحربية قديمة الطراز Obsolete Types وطالب الأدميرال فون تريبيتز Von Tripitz ببناء سفن مدرعة ، ويتم بناء هذه السفن في عام ١٩٠٤ (١٢٠) . وكانت هذه الميزانية تهدف للوصول بالأسطول الألماني إلى أحدث طراز من أجل حماية المصالح البحرية للإمبراطورية الألمانية (١٢١) .

Prince Bernhard Von Bulow, Imperial Germany, (١١٧)

Translated by : Marie A. Lewenz, London, 1914, P. 15.

Ibid. P. 17. (١١٨)

Ibid. P. 18. (١١٩)

Ibid. P.P. 19 — 20. (١٢٠)

Ibid. P. 20. (١٢١)

وهذه المصالح - كما رأينا - فى شرق أفريقيا والشرق الأقصى عندما وقعت اتفاقية : (Shantung Treaty) فى خريف عام ١٨٩٧ ، مع الصين التى وصفها بيلو بأنها أعظم الأعمال فى تاريخ المانيا الحديث ذات الدلالة ، فقد ضمنّت لالمانيا «مكاننا تحت الشمس» فى الشرق الأقصى وعلى سواحل المحيط الباسيفيكي ، حيث المستقبل المشرق لالمانيا (١٢٢) .

ولم يقتصر الأمر على بناء الأسطول الحربى والتجارى ، بل اهتمت المانيا بالمشاريع الخاصة بربط الشرق بالغرب ، وكان مشروع سكة حديد بغداد نتيجة لزيارة الامبراطور الالمانى لفلسطين فى خريف ١٨٩٨ ، بعد أشهر قليلة من التصديق على الوثيقة الأولى للبحرية (Navy Bill) التى كللت بالنجاح . وقد فتح هذا للنفوذ الالمانى والمشروع الالمانى حقلا من النشاط فيما بين حوض البحر المتوسط والخليج العربى ، وعلى نهري دجلة والفرات ، وعلى طول ضفتى النهرين وهو مشروع مملوء بالآمال والاحتمالات العظيمة للتطور فى المستقبل (١٢٣) .

موقف الروسية وفرنسا :

تناولت الصحيفة الروسية Novoie Vremia موضوع سكة حديد بغداد وأوضحت فى مقالاتها معارضتها الشديدة لتنفيذ هذا المشروع لأنه سيتسبب فى خسارة للمصالح الروسية فى آسيا الصغرى (١٢٤) .

وعدم رضاها عن الشركة التى كونت بمعرفة البنكين الالمانى والعثمانى وحصولهما على تفويض من السلطان بتكوين حراسة عسكرية لحماية خط قونيه على الخليج العربى على غرار الحراسة

Ibid. P. 95.

(١٢٢)

Ibid. P. 96.

(١٢٣)

Delaissé au Montebello (مسافر فرنسا فى بطرسبورج) (١٢٤)

St. Petresburg., 5-2-1901., D.D.F. 2ème serie T. 1. No. 64.

التي أنشأها الروس في منشوريا لحماية خط سكة حديد ششرق الصين ، وأكدت الصحيفة الروسية أن هذا المشروع الألماني له دلالة جديدة لما يقوم به الألمان لغرس نفوذهم وأرساء سيطرتهم على آسيا الصغرى (١٢٥) .

وعارضت روسيا هذا المشروع أيضا من جوانب استراتيجية فقد خشت أن يبعث الخط الحديدي الألماني الحياة في رجل أوروبا المريض ، فيستطيع احكام قبضته على المضائق وعلى أرمينيا (١٢٦) .

ورأت الدبلوماسية الفرنسية أن اشترك فرنسا في مشروع سكة حديد بغداد سيثير ضدهم الحكومة الروسية (١٢٧) .

ولم تظهر المعوقات الا في الميدان المالي ، فأقفلت فرنسا وبريطانيا والروسيا أسواق بورصاتها ومصارفها في وجه القروض التي حاولت الشركة الألمانية تمويلها ، ونجحت في تأخير بناء السكة الحديدية بعض الوقت ولكنها لم تتوصل الى وقف المشروع (١٢٨) .

موقف الحكومة البريطانية :

وتتضح حقيقة موقف بريطانيا من مشروع سكة حديد بغداد من التقرير الذي رفعه كلارك (Georg's Clarke) (١٢٩) الى مجلس الوزراء البريطانى عن هذا المشروع (في ٢٦ يناير ١٩٠٥) وأهم ما جاء بهذا التقرير :

Déclassé à constans (١٢٥) 5-2-1901 سفر فرنسا بالامانة)

D.D.F. op. cit. No. 65.

Parker Thomas Moon, Imperialism and World politics, P. 248. (١٢٦)

Ibid. (١٢٧)

(١٢٨) دينوفان ، المرجع السابق ص ٦٣٤ .

(١٢٩) سمي بعد ذلك لورد سيدنهام Sydenham (أمين سر لجنة الدفاع عن المستعمرات) .

١ - ان تنفيذ هذا المشروع تحت اشراف المانيا وحدها سيؤدي الى نتائج خطيرة وضرر على التجارة البريطانية ، وسوف يحطم النفوذ البريطانى كلية فى جنوب فارس وفى دلتا الفرات ودجلة . وعلى هذا فيجب منع وقوع سكة حديد بغداد - الخليج العربى ، فى ايدى دولة تسعى للسيطرة عليه لمصلحتها الخاصة ، وتعرف كيف تستغل أجور السكك الحديدية .

٢ - ان وجود خط حديدى يربط البحرين المتوسط بالهندي فيه مزايا لانجلترا مهما كانت حالة ملكيته .

وبالنسبة للمصالح البريطانية فى تلك الفترة مانها تتطلب مراعاة الآتى :

(١) الا تكون أجور الشحن بهذا الخط فى غير صالح البضائع البريطانية .

(ب) ان مناطق نفوذ انجلترا فى جنوب فارس ودلتا دجلة والفرات لن تتعرض للخطر على ايدى شركة سكة حديدية اجنبية تتحكم فى المواصلات بين الخليج وبغداد ، ونتيجة لذلك فى مقدورها القيام بأعمال الرى وتطوير وادى دجلة والفرات .

٣ - منع الاضرار التى ستقع على الشركة البريطانية للنقل المائى « لينچ » Lynch Brothers فى نهري دجلة والفرات .

٤ - ان احسن طريقة للتعاون تلائم المصالح البريطانية فى الآتى :
(١) بناء سكة حديد (بغداد - الخليج) وهذا الجزء من الخط يجب ان يكون تحت الادارة البريطانية .

(ب) استبقاء هذا الجزء من الخط تحت الادارة البريطانية .

(ج) اعطاء بريطانيا تمثيلا كافيا فى ادارة سكة حديد بغداد - الخليج .

٥ - أكد التقرير على أن وزارة الخارجية الألمانية تقف وراء شركة سكة حديد بغداد ، وأنه لما يسر الحكومة الألمانية أن تعمل في هذا الخط منفردة .

وخلص تقرير كلارك عن هذا المشروع الى النقاط التالية :

أولاً : من مصلحة بريطانيا الحيوية الا يتم هذا الخط الحديدي حتى الخليج العربي تحت اشراف المانيا وحدها .

ثانياً : ان الظروف الدولية الراهنة تجعل من المحتمل رغبة الالمان في الاسراع في تقدم هذا الخط ، وان الاعتبارات المالية ستجبرهم ثانياً للبحث عن تعاون بريطاني معهم أو في هذه الحالة يجب أن تكون سياسة انجلترا التعاون ، اذا كانت هناك شروط مجزية وكافية ومضمونة .

ثالثاً : تتطلب المصالح البريطانية الوفاء بالشروط التي جاءت بالبند (٤) السابق ذكره .

رابعاً : تستلزم الظروف السياسية السير - على قدر المستطاع - بالتعاون مع فرنسا أو على الأقل يجب عدم توقيع اتفاق مع المانيا حتى يتم التوصل الى تقارب وتفاهم مع الحكومة الفرنسية (١٣٠) .

وهناك من نادى بملكية ثنائية لمشروع سكة حديد بغداد ، وأن هذه « الملكية الثنائية » : « dual ownership » قد تؤدي الى النتيجة المماثلة « للمراقبة الثنائية » في مصر .

وعلق ايرل ادوارد على موقف الراى العام البريطاني بقوله : « ولكن الكراهية العمياء لألمانيا قد حجبّت الرؤية عن رجل الشارع البريطاني من المزايا الواضحة لعدم التخلي عن مشروع سكة حديد بغداد للرأسماليين الألمان والفرنسيين » (١٣١) .

G.S. Clarke., Report, CAB/38/8/5. 26 January 1905. (١٣٠)

P.R.G.

Earle, Edward., op. cit. P. 202.

(١٣١)

قناة السويس ومشكلة المضائق والنقاط الاستراتيجية في البحر المتوسط :

وتمثل الخطر على قناة السويس في حوض البحر المتوسط من الشمال صوب مضائق الدردنيل وغربا عند طنجة وطولون . وكانت المصالح البريطانية التقليدية منذ عصر Pitt تتمثل في كون البحر المتوسط من أهم طرق المواصلات مع الامبراطورية في الهند وزاد من قيمة هذا الطريق فتح قناة السويس ووضعت انجلترا في اعتبارها المحافظة على سيادتها في الهند التي هي مفتاح سيادتها في آسيا كلها . فالحند كانت مصدرا عظيما يمد الجيش البريطاني بنصف مقاتليه ، فهي مصدر للقوى البشرية لا ينضب وسوق مهمة للمنتجات البريطانية (١٣٢) .

وتمثلت المصالح البريطانية منذ أيام بالمرستون في البحر المتوسط في مساندة استقلال الامبراطورية العثمانية وعلى ذلك التوقف في وجه روسيا حتى لا تهاجم الاستانة . وقامت حرب القرم على هذا الاساس . وفي عام ١٨٧٨ كانت انجلترا على وشك الوقوع مع روسيا في حرب لهذا السبب (١٣٣) . وكان هدف انجلترا في مؤتمر برلين ١٨٧٨ هو ابقاء روسيا والدول التابعة لها - بلغاريا - خلف جبال البلقان ، كذلك استطاع ولسلي وسولسبري الحصول على جزيرة قبرص ١٨٧٨ للبقاء قريبا من المضائق وقناة السويس (١٣٤) .

وعلى هذا كان الهدف الاساسي في السياسة الخارجية

Lowe., Salishury. op. cit., P. 1.

(١٣٢)

(١٣٣) السيد جلال ، الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس

ص ٤٣٢ - ٤٣٧ .

(١٣٤) راجع تفاصيل موقف انجلترا من روسيا ابان حرب ١٨٧٧

في كتاب : الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس ج ١ ص ١٢٢ - ١٢٥ ،

ص ٤٢١ - ٤٣٢ .

البريطانية هو : « ان المصالح البريطانية فى تدعيم الامبراطورية الهندية تتطلب بقاء روسيا بعيدة عن الآستانة » (١٣٥) .

وأصبحت مسألة المضائق لسنوات عديدة عاملا أساسيا فى التنافس الانجليزى الروسى . وأن حماية قناة السويس والملاحة البريطانية فى حوض البحر المتوسط جعلت انجلترا تعارض كل محاولة من جانب روسيا لاعادة فتح المضائق للسفن الحربية .

الاستانة خط الدفاع الأول عن قناة السويس فى حوض البحر المتوسط :

وكان الأسطول البريطانى فى عام ١٨٨٤ له السيادة ، وبذلت محاولات ضئيلة لمتابعة التطور التكنولوجى من المدرعات البحرية Ironclads الى سفن طوربيد . وسعى بسمارك فى ١٨٨٤ الى اقامة حلف يجرى مع فرنسا لأن تحالف الأسطولين (الفرنسى والألمانى) قد يفوق الأسطول البريطانى عددا . وأدى هذا التهديد البحرى (١٨٨٤) الى البدء بخطوات متواضعة ازاء بناء اسطول بريطانى جديد ، وكان بمثابة ثورة فى التوازن البحرى بين الدول فى السنوات العشر أو الخمس عشرة التالية (١٣٦) .

أزمة ١٨٨٥ والمضائق :

وعندما هددت أحداث أفغانستان (ابريل ومايو ١٨٨٥) بنشوب حرب بين روسيا وانجلترا ، تركزت كل محاولات انجلترا صوب حصولها على حرية المرور عبر الدردنيل ، واتجه فكر السياسة البريطانيين نحو تحالف مع تركيا ، ولكن بدون جدوى ، وكان الثمن الذى ستقنمه بريطانيا لتركيا نظير حرية مرورها عبر مضائق الدردنيل هو السماح لتركيا باحتلال مصر وقناة السويس ، واطلاق

Lowe, op. cit. P. 2.

(١٣٥)

Taylor., op. cit. P. 297.

(١٣٦)

يدها فى بلغاريا و ٢٥ مليون جنيه ، فى الوقت الذى تم فيه تهديد السلطان باستبعاد مصر نهائيا من ممتلكاته (١٣٧) .

وعلق « تيلور » على ذلك بقوله ان هذه القصة غير حقيقية ، فقد رفض البريطانيون أى ثمن فى مصر مقابل فتح المضائق أمام أسطولها . فلقد اعتهدت هذه الدعوة على أساس حاجة تركيا للحماية البريطانية ضد روسيا . ولقد شك الاتراك فى صدق نوايا بريطانيا فى حمايتهم (١٣٨) .

وبمجرد أن بدا حياد تركيا محتملا ، وقفت انجلترا ضد الدول الكبرى الأخرى التى رأت أن حياد تركيا يتضمن اغلاق المضائق . ووافقت روسيا على هذا الرأى لمصلحتها فى هذا ، لأن ذلك الحياد يجب أن يعتبر فقط التزاما بأن تظل المضائق مفتوحة لكل المحاربين ، وسأندت إيطاليا هذا الرأى بادىء الأمر ، ولكنها تخلت عنه تحت ضغط من ألمانيا ووافقت النمسا عليه (١٣٩) . بينما رأت فرنسا أن تسعى انجلترا للحصول على مزايا لفتح المضائق التركية معناه الحرب «L'ouverture des Détroits, c'est la guerre» (١٤٠) .

وأنه إذ قامت تركيا بعمل عدائى ضد روسيا فان ذلك سيكون نهاية لتركيا ، وسيؤدى - فى نظر فرنسا - الى تقسيم الامبراطورية العثمانية . وشرح دى كورسيل للسلطان أن المسألة تعتمد عليه لجعل الصراع - اذا ما نشب - بين روسيا وانجلترا ، محليا بتحديد مسرح الصراع . ونصح السلطان بالتعقل للبقاء على الحياد والا يخطر بوجوده (١٤١) .

G.D.D. Vol. 2. P.P. 3 — 4.

(١٣٧)

Taylor, op. cit. P. 300.

(١٣٨)

Memorandum by Kiderlen. German F.O., 20-5-1890.

(١٣٩)

G.D.D. Vol. 2. P.P. 3 — 4.

Courcel & Freycinet, Berlin, 12-4-1885, D.D.F. T. 6. 1ère série.

(١٤٠)

Ibid.

(١٤١)

كذلك رأى بسمارك أن فتح المضائق معناه الحرب وتفكك
الامبراطورية العثمانية ، فالروسيا والنمسا ستقومان باقتسام
الامبراطورية العثمانية . ورأى كورسيل ، وشاركه هتفيل الرأى ،
بأن مسألة المضائق هذه مرتبطة بالمسألة المصرية نفسها ، وأنه يجب
عدم السماح لانجلترا أن تقدم للسلطان احتلال مصر ثمنا لفتحها
المضائق التركية للسفن الحربية البريطانية(١٤٢) .

ولم يكن فى مقدور انجلترا توجيه ضربة حاسمة للروسيا فى
جبال أفغانستان ، فقد كانت استعدادات انجلترا فى الشرق الأقصى
غير قادرة على مهاجمة فلاديفوستك . ولقد جاء الوقت لاستقلال
تفسير سولسبرى للسيطرة على المضائق ومهاجمة الروسية فى البحر
الأسود . وحذرت الدول الكبرى : (ألمانيا والنمسا والمجر وإيطاليا
وفرنسا) تركيا من فتح المضائق أمام الأسطول البريطانى لأن ذلك
خرق للاتفاقية(١٤٣) .

وفى هذا الوقت قدمت وزارة الحربية البريطانية (W.O.)
تقريراً لمجلس الوزراء عن وسائل انجلترا لمواجهة الروسية جاء
فيه : « أن البحر الأسود قد يصبح مسرحاً للعمليات العسكرية ضد
روسيا بموافقة تركيا ، وليس من المحتمل - فى نظرهم - أنه فى
حالة وقوع حرب بين انجلترا والروسيا يمكن أن يصبح المرور عبر
البحر الأسود غير مسموح به لأسطولنا . وقد نقوم بدراسة القضية
لأن تركيا لن تشارك فى الصراع ولكنها فقط ستسمح بالمرور الآمن
لسفننا عبر مضائق البوسفور »(١٤٤) .

وقد أكد التقرير أن العمليات الحربية التى قد تقوم بها انجلترا
يهدف الانتقام من الروسية فى حالة غزوها لأفغانستان تكون عن

Cowrcel à Freycinet, Berlin, 12-4-1885., D.D.F. T. 6 (١٤٢)
1ère série. No. 10.

Taylor., op. cit P. 300. (١٤٣)

C.A.B. 37/13 No. 36. England means of offence (١٤٤)
against Russia. W.O., 7. July 1885. P.R.O.

طريق تواجد الاسطول البريطاني في البحر الاسود فان هذا سيكون له بلاشك تأثيره على الأحداث التي تتطور في هذا البلد . ورات وزارة الحربية أن أي نزول على سواحل باطوم سيكون ناجحا « اذا ضمنا لأسطولنا عبورا سريعا للبحر الأسود ، فانه يمكن الوصول من مالطة الى باطوم خلال سبعة أيام ومن قبرص خلال ستة أيام ولن تكون هناك مشكلة بالنسبة لحقنا في دخول البحر الأسود في حالة حدوث غزو من جانب الروسيا لافغانستان ، حيث ستجرى حركة تهديد للاستتانة . وعلى هذا فان أهمية باطوم الاستراتيجية قد يصبح اعظم أهمية لانها همزة الوصل ونهاية الخط الحديدي وتصلح قاعدة للعمليات الحربية لجيش يتقدم عبر القوقاز غربا » (١٤٥) .

كما أوضح التقرير تسليح ودفاعات باطوم وأنه طبقا لأحدث التقارير - في ذلك الوقت - يوجد ٣ بطاريات مدفعية فقط ، ومن غير المحتمل أن تصمد في مواجهة نيران السفن الحربية المدرعة التي تجد الحرية في اتخاذ مواقعها التي تراها مناسبة . ويبلغ مجوع أعداد الحامية ٨٠٠ فرد ، وحيث ان القطارات في مقدورها السير على القضبان فانه يمكن زيادة العدد بسرعة . وعلى هذا فان دخول الاسطول البريطاني للبحر الأسود يمكن معرفته ويظل مقصده أو بالأحرى وجهته سرية وغير معلومة . وعند وصوله الى باطوم يمكن قطع الخط الحديدي الذي يسير بمحاذاة الشاطئ لمسافة عشرة أميال بسهولة ، ولا يمكن إصلاحه تحت وابل من نيران السفن الحربية . وأن دخول الاسطول البريطاني للبحر الأسود سوف يظهر على الفور الطريق السابق وعندئذ ستصبح امدادات القوات الروسية في أفغانستان اما عن طريق نهر الفولجا الذي يتجدد فيما بين شهرى نوفمبر وأبريل أو تصل السواحل الغربية لبحر القوقاز Caspian . واما عن طريق عبور القوقاز الى تيفليس Tiflis ومستخدم السكك الحديدية عندئذ من باكو أو عن طريق النقل البرى

الحديدى ، وحيث ان ظهور الاسطول البريطانى فى البحر الاسود قد لا يعرض للخطر المواصلات الروسية ولكنه فقط سيجعل من الضرورى اتباع طرق مواصلات صعبة ، ومن الواضح ان العمليات الحربية ستكون غير فعالة ولكنها ستؤدى الى نتائج حاسمة يجب ملاحظتها بحملات عسكرية (١٤٦) .

واستمرت مخاوف انجلترا من تهديد روسيا وفرنسا لانجلترا فى حوض البحر المتوسط ، وفى مطلع عام ١٨٨٨ أكد دربى لوانجتون — سفير فرنسا بانجلترا — « ان الشيء الوحيد الذى تهتم به انجلترا فى حوض البحر المتوسط هو الدردنيل ومصر . . وإذا هددت روسيا الدردنيل أو هاجمت فرنسا مصر فإن انجلترا عندئذ ستخوض الحرب فقط » (١٤٧) .

وشارت الشكوك (عام ١٨٨٨) حول قدرة وكفاءة الاسطول للدفاع عن المضائق ، وأصبح الاسطول فى شك — آنذاك — من قدرته على منافسة الاسطول الفرنسى فى طولون ، وأصبح الدفاع عن المضائق ضد هجوم مفاجئ من جانب روسيا — فى ظل عداة فرنسا — أمرا لا يمكن قبوله .

وأخبر سولسبرى الملكة فى صيف عام ١٨٨٨ : « ان فرنسا أصبحت ومازالت وستبقى أكبر خطورة على انجلترا وان الحل الوحيد هو البقاء فى مصر لحماية قناة السويس » (١٤٨) .

ولذلك اهتمت بريطانيا ببناء أسطول بحرى من الطراز الأول ونظر رجال الاستراتيجية البحرية الى أن العدو التقليدى للسيادة

Ibid.

(١٤٦)

« Si le Russe marchaient sur Constantinople, ou si vous envoyez une expedition en Egypte, il est evident que l'Angleterre serait forcément amenée à prendre part à la guerre », Waddington à Flourens. Lond. 3-1-1888., D.D.F. 1ère série Tom 7. No. 5. (١٤٨)

البريطانية هي فرنسا . وكان واضحا للخارجية البريطانية أن الفرنسيين يمكنهم التفوق والحصول على مزايا أكبر في سباق التسلح . ورأى وزير البحرية - ردا على طلب سولسبرى - تدعيم وحدات الأسطول البريطاني في مياه البحر المتوسط وطمانته بأنه يوجد عدد محدود من قطع الأسطول الفرنسي أقل من أن يسبب المتاعب ، وأنه إذا أراد الفرنسيون العمل فليس في حوض البحر المتوسط وإنما في اتجاه الصين وأستراليا حيث يمكن إيقاع الضرر بالتجارة البريطانية (١٤٩) .

وهذا هو السبب في أنه خلال عام ١٨٨٨ عارضت البحرية البريطانية بقوة في تقوية وتدعيم أسطول البحر المتوسط على حساب الأسطول البريطاني في بحر المانش . وبدلا من ذلك رأوا تدعيم الأسطول في جبل طارق حيث يمكن لهذه الوحدات مطاردة سفن الأعداء وهزيمة أى أسطول فرنسي يهرب من البحر المتوسط . وكان هذا في نظرهم أجدي من الناحية الاستراتيجية حيث أن حصار طولون يستلزم عددا كبيرا من قطع الأسطول لا تملكه بريطانيا ، حيث أن القوة التي تقوم بالحصار تحتاج إلى تفوق عددي يصل إلى نسبة ٣ : ٢ والنتيجة المشتركة إذا من جانب سياسة الإمبرالية في بناء الأسطول والاستراتيجية كانت تقول بأن إنجلترا لا تتوقع السيطرة والتحكم في حوض البحر المتوسط في حالة الحرب وتزايدت فكرة البحرية البريطانية في إرسال أسطول بحر المانش إلى جبل طارق وأثار ذلك وزارة البحرية W.O. بالنسبة لاثارة الرأي العام البريطاني لزيادة الاعتمادات المالية للدفاع . وتردد البرلمان البريطاني في الدعم المالي للبحرية ، وجاءت الدفعة الحقيقية من جانب بسمارك عندما حث بريطانيا على تدعيم أسطولها في البحر المتوسط خلال خريف ذلك العام للقيام بالتزاماتها كقوة عظمى إذا تطلعت إلى مساعدة دول التحالف الثلاثي للدفاع عن مصالحها في

Salsubry to the Queen, 25-8-1888., Cecil., op cit.

(١٤٩)

Vol. 4. P. 95.

Lowe., op. cit. P. 41., Cf. Marder, P.P. 123 — 6.

حوض البحر المتوسط حتى يكون الأمر متبادلا ، فمن الأفضل الارتباط « بعصبة السلام » League Of Peace حيث ان هذا التحالف من نتائجه احباط أى عمل من جانب فرنسا والروسيا مجتمعين (١٥٠) :

انتقال مركز الثقل من المضائق الى الاسكندرية وقناة السويس :
يمكن تقسيم اتجاهات ومفاتيح السياسة البريطانية فى الشرق الأدنى الى مرحلتين :

المرحلة الاولى (١٨٨٢ - ١٨٩٦) :

وفى هذه المرحلة استندت الساسة الى النقاط التالية :

١ - ابقاء فرنسا والمانيا متباعدتين دون التعجيل بحدوث حرب بينهما .

٢ - موازنة العداء الفرنسية فى مصر ، والعداوة الروسية فى الاستانة عن طريق مساندة محدودة وسرية بين التحالف الثلاثى ، ولكن دون الارتباط بها ، وان يترك الباب مفتوحا لاحتمال قيام تفاهم مع فرنسا .

٣ - محاولة وضمان بقاء احتمال ممارسة ضغط على الاستانة عن طريق زيادة القوة البحرية وعن طريق تفاهم سرى مع النمسا وايطاليا .

٤ - البقاء فى مصر حتى هذا الوقت ، ويتم الجلاء عن مصر كجزء من اجراءات تحفظ نفوذ بريطانيا فعلا فى الاستانة .

المرحلة الثانية (١٨٩٦ - ١٩٠٤) :

ولكن شك سولسبرى فى تنفيذ ذلك أدى بالتدريج الى الاتجاه والنظر لسياسة البقاء الدائم لانجلترا فى مصر ، وحتى عام ١٨٩٦ ،

عندما عجزت إنجلترا فى التأثير على تركيا فى موضوع المذابح الارمنية اتضح لانجلترا مثل سياسة الضغط على الاستانة . . واقتنعت بالتخلى عن هذه السياسة . واصبحت سياسة البقاء الدائم فى مصر هى السياسة المقبولة لانجلترا فى الشرق الأدنى (١٥١) .

ويمكن القول ان مسألة انتقال مركز الثقل فى السياسة البريطانية من الاستانة للقاهرة بدأت فى ذهن سولسبرى عندما فشل الاتفاق « الانجليزى - التركى » لجلاء مبكر عن مصر ، وأحس سولسبرى بخيبة أمل عندما اكتشف أن تركيا أضعف مما كان يظن ، وأصبحت بالفعل « الحارس للروسيا » Janitor of Russia . وقد ألقى ذلك ظللا من الشك على الهدف الرئيسى من وراء سياسة الجلاء ، فالمطريق للهند يمكن الدفاع عنه بفاعلية فى المضائق مثلما هو فى السويس .

وعلى أية حال لم يجر سولسبرى أى تغييرات مفاجئة فى سياسته (١٥٢) .

كما توصل الخبراء البحريون فى فبراير ١٨٩٦ الى نتيجة مفادها انه ليست هناك طريقة لمنع الروسيا من الاستيلاء على المضائق التى تعطى لأسطولهم فى البحر الأسود الفرصة للاندفاع نحو الشرق ، ولمواجهة ذلك فإن على بريطانيا أن يكون لها قاعدة بحرية فى الشرق ، ومالطة غير مناسبة لبعدها . ولهذا أوصت وزارة البحرية البريطانية « بميناء الاسكندرية » وتطويرها لتصبح قاعدة بحرية من الطراز الأول . وهذا معناه احتلال دائم لمصر ومواجهة كافة الفزاة ، وياحتلال مصر الدائم تؤمن بريطانيا ما بحثت عنه طويلا وهو أبعاد الروس عن الاستانة (١٥٣) .

Marlowa., op. cit. P. 137.

(١٥١)

«That the route to India could be defended as effectively at the straits as at Suez».

(١٥٢)

Sanderson., England Europe and the Upper Nile P. 41

Ibid. P. 250.

(١٥٣)

ولقد بدا واضحا لسولسبرى فى عام ١٨٩٦ استحالة مساندة تركيا ، وبالتالي ضرورة التخلّى عن سياسة حماية المضائق ، وانه على انجلترا الآن أن تنسحب الى خط الدفاع الثانى المقترح من N.I.D. (المخابرات البحرية) ، فى نوفمبر ١٨٩٥ ، وهو الاحتلال الدائم والكلّى لمصر (١٥٤) ، ضد أى غزاة فهى الوسيلة الوحيدة للسيطرة على اعظم طريق للمواصلات البحرية البريطانية وتضمن ابعاد روسيا عن الاستانة (١٥٥) .

ولقد تأكد تصميم انجلترا للبقاء فى مصر وازداد قوة بعد سنوء العلاقات البريطانية التركية ١٨٩٦ ، وتأكدت انجلترا من خضوع تركيا للنفوذ الروسى ، وانه لم يعد هناك مجال للدفاع عن الاستانة ضد معارضة روسيا وتركيا وفرنسا (١٥٦) .

وتحول مركز الجاذبية، فى المدّ الح البريطانىة ، فى الشرق الأدنى من الاستانة الى القاهرة كان كاملا فى ذهن سولسبرى فى مطلع عام ١٨٩٨ ، واصبحت سياسته فى تقوية مركز انجلترا فى نهر النيل لا تشمل مصر وحدها بل كل وادى النيل (١٥٧) .

ورمت انجلترا بثقلها على مصر كحارسة للطريق الى الهند ، واصبح احتلال مصر الدائم أمرا مرغوبا فيه (١٥٨) .

هذا وقد قرر كل من الجنرال ارداه Ardagh - المدير الجديد للمخابرات الحربية - فى ١٣ اكتوبر ١٨٩٦ ، وايضا مدير المخابرات البحرية ، أن روسيا يمكن كبح جماحها عن طريق اسطول متمركز فى الاسكندرية فى نفس الوقت الذى يكون فيه

Lowe., op. cit. P. 115., Cf., Marder., op. cit. P. 248	(١٥٤)
Marder; op. cit. P. 248.	(١٥٥)
Farnie, op. cit. 455.	(١٥٦)
Mariowe., op. cit. P. 214.	(١٥٧)
Farnie op. cit. P. 455.	(١٥٨)

الاسطول الفرنسى بجوار الاساطيل المتمركزة فى قاعدة جبل طارق ومالطة .

والقناة يمكن حمايتها والسيطرة عليها اذا احكمت القبضة على مصر ، وتتحول الاسكندرية الى قاعدة بحرية يمكن مقارنتها بقاعدة جبل طارق ومالطة . « وانه اذا لم يكن هناك قناة السويس فلن تكون هناك الهند ايضا » (١٥٩) .

وهكذا فان قرار البقاء فى مصر والتوغل فى السودان واحكام السيطرة على قناة السويس قد خفض مركز امبراطورية الهند وجعلها تابعة لقناة السويس وقلبت ادعاء بالمرستون من أن أمن الهند يعتمد على عدم وجود قناة السويس (١٦٠) .

وراءت البحرية البريطانية استراتيجيتها لهذا الأمر المائى ٢٧ عاما بعد افتتاحها ، وأصبح حافى القناة هو بريطانيا بدلا من السلطان الذى وقع تحت سيطرة النقوذ الروسى ، وكف السلطان عن الاعتماد على الحماية البريطانية ، ولم يمكث طويلا فى المحافظة والوفاء بالتزاماته الخاصة باتفاقية الاستانة . وأصبحت وظيفة مصر : « المكان الطبيعى لنقطة الارتكاز بين انجلترا والهند » (١٦١) .

فعمدت مشاريع واقتراحات بناء السكك الحديدية المصرية الهندية كبديل لمشاريع سكة حديد وادى الفرات ، وكنسخة مطابقة للطريق عبر كندا . وان بناء ٢٤٠٠ ميل من السكة الحديدية من بورسعيد الى البصرة وكزاقشى مع احتمال امتداد الخط الى سنغافورة قد تنمى وتطور بورسعيد لتعويض شركة قناة السويس عن أى خسارة من حركة الملاحة بها (١٦٢) .

Marder., op. cit. 277, Cf. Farnie., P. 455.

(١٥٩)

Farnie., op. cit. P. 455.

(١٦٠)

Hansard common Debates 6 July 1896., 811. Lond.

(١٦١)

George Hamilton.

Farnie., op. cit. P. 456.

(١٦٢)

وهناك طريق آخر بديل عن الاسكندرية عبر البصرة والكويت الى كراتشي قد يعبر قناة السويس عند الاسماعيلية سواء عن طريق نفق (Subway) أو عن طريق كوبري : (a swing-Bridge) ويمكن تحويل الحدود التجارية للامبراطورية الهندية من المسند الى الاسكندرية في ضربة واحدة .

مثل هذه المشاريع المقترحة ستسوف تستفيد منها الجماعات الاسلامية في الهند وقد تنشئ مراكز تدريب جديدة للقوات الهندية شمالا عند نهاية القناة فيما بين بورسعيد والحدود السورية ، وهي تمثل شكلا جديدا من الطرق البرية الرئيسية ، حيث ينتقل ميناء الوصول شرقا الى بورسعيد بدلا من ميناء برينديزي (١٦٣) .

وازدادت مخاوف بريطانيا عندما سمح السلطان للروسيا في سبتمبر ١٩٠٢ بعبور أربعة دن زوارق الطوربيد الروسية للدردينل والبوسفور للاتحاق بأسطول البحر الأسود ، وقدم اكونور O'conor مذكرة للباب العالي مطالبا بنفس المزايا للسفن الحربية البريطانية (١٦٤) .

المصالح البريطانية في مصر وقناة السويس :

ويتحول مركز النقل لاستراتيجية بريطانيا في حوض البحر المتوسط من المضائق الى قناة السويس (التي شبهها البعض بأنها العمود الفقري للامبراطورية) والاسكندرية في عام ١٨٩٦ (١٦٥) ، تقدم مدير المخابرات البحرية D.M.T. بمذكرة عن السياسة البحرية تناول فيها أهمية مصر وقناة السويس لالاستراتيجية لبريطانيا .

Ibid.

(١٦٣)

Hallberg., op. cit. P. 319.

(١٦٤)

L.H. Gann & Peter Duigan, colonialism in Africa
(1870 — 1890) Vol. I. combridge. P. 124.

(١٦٥)

فمصالح بريطانيا الاقتصادية والاستراتيجية في مصر فاقت أى دولة أخرى ، كما امتلكت الحكومة البريطانية ١٦/٧ من أسهم قناة السويس ، والتي بلغت قيمتها فى عام ١٨٩٥ (٢٣ مليون جنيه استرلينى) كما أن انجلترا ضامنة لقرض ٩ ملايين جنيه ، ولها نصيب فى صندوق الدين الذى ارتفع الى ١.٥ ملايين جنيه (نسبة كبيرة منه تخص انجلترا) .

وعلى هذا فإن مصالح بريطانيا التجارية والمالية فى مصر وقناة السويس عظيمة ولا يمكن مقارنتها بمصالح الدول الأخرى .

وبالنسبة لموقع مصر الجغرافى تبدو قيمة مصر لبريطانيا انها تتمتع فى منتصف المسافة فيما بين انجلترا والهند . وبإعطاء السيطرة الكاملة على قناة السويس وتأكيد المرور بالطريق البرى مع الهند ، (فى حالة حصار قناة السويس) وقناة السويس ومصر تعطيان مدخلا الى كل حوض وادى النيل الذى فى قبضة انجلترا بالكامل ، وتأمين الجزء من الطريق البرى للمواصلات التلغرافية مع الهند والشرق فى يد البريطانيين كلية .

وامتلاك ميناء الاسكندرية العظيم حيث يبلغ أقل عمق فى مناطق الاقتراب ٣٠ قدما وتجارة بحرية أكثر من مليونى طن نصفها تقريبا بريطانية ، وهو ميناء يسهل الدفاع عنه فى الأراضى المحيطة به وبالبحار المجاورة له ، وله مأوى واسع وتجهيزات ووسائل للاغراض العسكرية والتجارية (١٦٦) .

وقد استبقت انجلترا فى مصر حامية من الجنود تكفى لحماية الأمن الداخلى من الاضطراب ويعتمد أمن هذه القوة الى حد كبير على صيانة وتدعيم السيادة البحرية فى البحر المتوسط ، والتي بدونها تصبح التعزيزات القادمة من انجلترا مستحيلة ، ولكن من

D.M.i. Memorandum on Naval Policy, Octoher 13, 1896. (١٦٦)
Marder., op. cit. P. 571 — 572.

ناحية أخرى فإن السيادة البحرية البريطانية فى البحر الأحمر تساعدها أنجلترا على مساندة مصر من الهند أو تجلو عنها بامان (١٦٧) .

هذا وقد نصت اتفاقية الاستانة ١٨٨٨ على عدم خضوع قناة السويس مطلقا لاستعمال حق الحصار البحرى ، ولم تكن نصوص هذه الاتفاقية أو حتى بقطة هؤلاء الذين وكلت اليهم الوصاية أن يستطيعوا منع المتحاربين من اتخاذ مثل هذا الاجراء فيما يختص بالقناة اذا كان ذلك فى مصطلحهم . وعلى هذا فان فى الامكان وبالتأكيد حصار القناة ، فاذا كانت انجلترا فى حرب مع فرنسا ، وكانت التجارة البريطانية تأخذ مسارها عبر طريق الكاب للهند ، عندئذ يجب على انجلترا حصار القناة من أجل حرمان المحايدين من مزايا الطريق الاقصر الذى سيحصلون عليه واذا كانت انجلترا فى حرب مع روسيا فان هذه القوة سوف تحاصر القناة من أجل تعطيل خطوط المواصلات البريطانية مع الهند (١٦٨) .

وبعد الاحتلال الانجليزى لمصر تطور الأمور وجدت أحداث كثيرة أثرت بعدها فى مستقبل هذا البلد نوجزها فى الآتى :

١ — لم تعد تركيا قوة بحرية وسقطت فريسة للنفوذ الروسى ولم تعد صديقة لانجلترا ، وأصبح السلطان عاجزا عن ممارسة سلطاته المخولة له فى اتفاقية قناة السويس عام ١٨٨٨ .

٢ — كما وأن روسيا قد قامت ببناء أسطول فى البحر الاسود معزولا عن البحر المتوسط بحاجز تملكه هى مفتاحه بشكل عملى .

٣ — وجود ميناء الاسكندرية فى أيدي انجلترا يجعل جزيرة قبرص تفقد تقريبا كل أهميتها وقيمتها الاستراتيجية لانجلترا فيما يتعلق بسواحل آسيا الصغرى وسوريا .

Ibid. P. 572.

(١٦٧)

Ibid. P. 572 — 573.

(١٦٨)

- ٤ - ازدياد التزامات إنجلترا في أفريقيا .
- ٥ - أصبح الجلاء عن مصر أمراً مستحيلاً ، لأن المشاريع التجارية والمالية في مصر من الممكن تهديدها وكذلك تعريض مواصلاتها مع الهند للخطر .
- ٦ - احتمال وقوع خطوط التلغراف التي تم مدها تحت البحر ، أو جزء منها ، في أراضي دولة معادية .
- ٧ - أن تعاون القوات البريطانية والقوات الهندية سوف يصبح تحت رحمة الإدارة المحلية التي تسيطر على البلاد ، وعندئذ لن يصبح ميناء الاسكندرية وميناء السويس تحت سيطرة إنجلترا ، وسيحرم أسطول إنجلترا من المزايا التي يقدمها هذان الميناءان شرقي حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر (١٦٩) .

الكابلات البحرية الجهاز العصبي للإمبراطورية البريطانية :

ولم تهتم إنجلترا فقط بمواصلاتها البحرية الى مستعمراتها في العالم ، ولكنها اهتمت أيضا بشبكة خطوط مواصلاتها البرقية : البحرية والأرضية على حد سواء ، تلك الشبكة التي ربطت إمبراطوريتها بأحكام وأطلق عليها بعض الكتاب الانجليز عبارة «الجهاز العصبي للإمبراطورية البريطانية» . ولعل الرسم المرفق(*) يوضح لنا أهمية خط (اسكندرية - القاهرة - السويس) البري ، كحلقة عقد في هذه الشبكة الضخمة حول القارة الأفريقية وفي بقية أجزاء العالم .

لذلك اهتمت بريطانيا بربط مستعمراتها بشبكة من الاتصالات البرقية وكان أهم هذه الخطوط هو ذلك الخط الذي يربطها بالهند . فكان هناك خط مباشر أرضي يمتد عبر أوروبا الى الاستانة ، ومنها عبر تركيا في آسيا الى فاو Fao على رأس الخليج العربي

ومنها يتصل بكراتشى بكابل بحرى ، وافتتح هذا الخط للهند فى فبراير ١٨٦٥ ولكن نظرا لمشاكل الادارة التركية لم يثبت هذا الخط فاعليته ، وحلا لهذه المشكلة اتجهت بريطانيا الى كابل بحرى خاص بها حتى الهند ، وشاركت الاموال الخاصة فيه ، وتم هذا الخط فى عام ١٨٧٠ حيث تم ارسال اول برقية عبر هذا الخط فى يونية من هذا العام (١٧٠) وهو العام الاول لافتتاح قناة السويس ، وكان طريق هذا الكابل عبر الاطلنطى والبحر المتوسط ثم البحر الاحمر فالمحيط الهندى وبلغ طوله ٦٧٠٠ ميل وتكلف الخط الواحد عبر هذا الطريق البحرى حوالى ١١ مليون جنيه استرلينى (٢٢٠ جنيه استرلينى للعقدة البحرية) (١٧١) *

ونشب تنافس بين شركات خطوط الكابلات البحرية وشركات خطوط الكابلات البرية ، واعتمدت انجلترا على خطوط كابلاتها البحرية الى الهند وكان خطها مع الهند مفردا فى عام ١٨٧٠ فيما عدا الخط فيما بين مالطة والاسكندرية ، وحدثت انقطاعات خطيرة للخط ، واصبح تأمينه امرا ضروريا عن طريق مضاعفة الخط وعلى هذا امدت الخطوط فى عام ١٨٧٣ من بريطانيا الى البرتغال . وفى عام ١٨٧٧ من بورسعيد الى بومباى ثم تضاعفت الخطوط تبعا لازدياد ونمو الحركة وخاصة اعتبارا من عام ١٨٨٣ من بورسعيد الى عدن . وفى عام ١٨٨٧ من انجلترا عن طريق البرتغال الى مالطة ، وفى عام ١٨٩١ من بورسعيد الى بومباى وفى عام ١٨٩٧ من Vigo باسبانيا الى جبل طارق . وفى عام ١٨٩٨ بكابل مباشر من انجلترا الى جبل طارق . وفى عام ١٨٩٩ من جبل طارق الى الاسكندرية (١٧٢) *

واتفقت الحكومة المصرية مع شركة Easton على مد كابل

George Peel, the nerves of the Empire; Cf : The (١٧٠)

Empire and the century., op. cit. P.P. 254 — 255.

Ibid. P.P. 255 — 6. (١٧١)

Ibid. P.P. 256 — 7. (١٧٢)

تلفرافي فيما بين سواكن وعدن ، وكان هذا الكابل من قبل قد تم ربطه بالسويس (١٧٣) .

وأصبح هذا الخط في يد بريطانيا بالكامل طالما بقيت مصر في قبضتها ، وكانت مصر هي نقطة الضعف لفترة بالنسبة لهذا الخط الى أن جاء كرومر قحل المشكلة (١٨٤) . أي أن الكاتب هنا يؤكد دور كرومر في أحكام قبضته على مصر وتأمين الاحتلال لخط مواسلاته البرقية مع الامبراطورية في الهند ، كذلك كانت البرتغال نقطة ضعف في الخط لذلك مدت بريطانيا خطا خصوصيا كنوع من الأمان في عام ١٨٩٨ مباشرة من إنجلترا الى جبل طارق ، ثم الى مالطة يتكلف ٣٠٦ آلاف جنيه استرليني ، وهكذا كانت جميع الخطوط بريطانية (١٧٥) .

كذلك مدت بريطانيا خطوطا تلفرافية عبر القارة الافريقية حتى الكاب (١٧٦) .

وفي مجال التنافس نجد صحيفة Débats الفرنسية وهي تحت الحكومة على المسارعة اد كابات تلفرافية تحت البحر الى جميع الأجزاء الرئيسية من العالم من أجل أن تكون لفرنسا خطوط تلفرافية مستقلة عن الخطوط البريطانية في حالة الحرب ، وأكدت الصحيفة أن ألمانيا والبرتغال وأسبانيا وهولندا سيسعدهم جدا أن يتحولوا الى استخدام الكابل الفرنسي من أجل تحطيم الاحتكار البريطاني (١٧٧) .

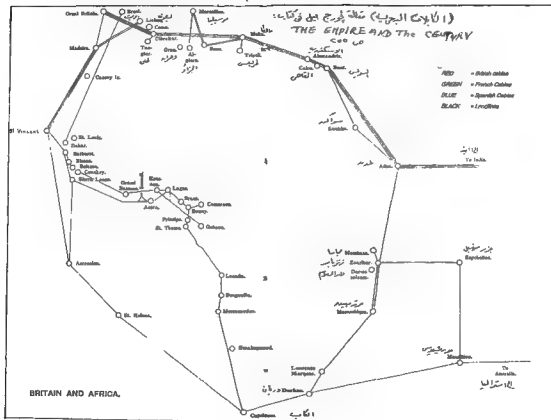
Barriere à Ferry, Caire, 11-12-1883, D.D.F.T.O. No. 163 (١٧٣)

George Peel, The Nerves of the Empire., op. cit. (١٧٤)
P. 257.

Ibid. (١٧٥)

Ibid. P. 268 — 269. (١٧٦)

Rouse, Henery, The Story of another Suez Canal. (١٧٧)
op. cit., P. 49.



وتبدو أهمية وخطورة الكابل البحرى مثلا بالنسبة للروسيا
وفرنسا ، فالترابط المحتل بينهما يمكن على الفور من استدعاء
السفن الحربية الفرنسية من ميناء طولون والسفن الحربية الروسية
من ميناء فلاديفوستوك أى الى قناة فيما بين البحرين فى نفس
الوقت (١٧٨) .

اهمية الاسكندرية كقاعدة بحرية استراتيجية قريبة من قناة السويس :

وعندما أصبح اهل انجلترا فى سيطرتها على الاستانة ضعيفا
بدأت تركز اهتماماتها على الاسكندرية وقناة السويس تعريضا عن
المضائق واستعدادا لأى هجوم بحرى روسى محتمل على الأسطول
البريطانى فى شرقى حوض البحر المتوسط (١٧٩) .

وبرزت فكرة تحصين الاسكندرية وبناء قاعدة بحرية لها هناك
لدى وزارة البحرية البريطانية خلال الفترة ١٨٩٥ - ١٨٩٦ ، وكان
الهدف هو تأمين طريقها البحرى الى الشرق ، فقد ساد الاعتقاد بأنه
ان عاجلا أو آجلا فان روسيا سوف تصبح قوة من قوى حوض
البحر المتوسط الشرقى . واعيدت للأذهان هذه الفكرة عام
١٩٠٠ - ١٩٠١ ، ولكن البعض نبذ هذه الفكرة على الأساسين
الاستراتيجى والسياسى ، فلم تكن هناك حاجة الى سفن حربية
لقناة السويس التى اعتبرت محايدة أو بالاسكندرية التى ستترك
كميناء لا يمكن الدفاع عنه . وأن الدفاع عن مصر يجب أن يترك
للحامية الموجودة بها ، وأن قيام حملة قوامها ٢٥٠٠٠ جندى
تصاحبها سفن حربية لمهاجمة مصر هو أمر محتمل ولكن ذلك لم
يتم الا بعد هزيمة الأسطول البريطانى فى حوض البحر المتوسط
أو طرده خارجه . وأن قرار احترام حياد القناة فى حالة الحرب قد
تقرر على أساس الاعتقاد بأن محاولة حصار القناة بأى قوة محاربة

Ibid. P.P. 50 — 51.

Marder, P. 406.

(١٧٨)

(١٧٩)

هو أمر غير حكيم Impolitic حيث ان المحايدون سوف يتحولون ضد تلك الدولة التي ترتكب . مثل هذا العمل ، ولم تقترح وزارة البحرية قبول أى حماية عسكرية مباشرة لقناة السويس التي يمكن حمايتها بفاعلية أكثر عن طريق موظفى القناة (١٨٠) .

وفى تقرير سرى رفعته وزارة البحرية البريطانية الى الحكومة تؤكد ضرورة وجود قاعدة بحرية قريبة من قناة السويس واستند التقرير الى النقاط التالية :

١ - فى حالة الحرب بين الدول البحرية فان من الأهمية العظمى ان تمنع بريطانيا السفن المعادية فى البحر المتوسط من الاتصال والمرور الى المحيط الهندى سواء أكان هدف هذه السفن المعادية تدعيم أساطيل أخرى معادية أو للاغارة على السفن التجارية وتهديد الممتلكات لبريطانية الشرقية والجنوبية .

٢ - وحلا لهذه المشكلة المعقدة استراتيجيا ، يمكن تحقيق ذلك بنجاح باحكام قبضتنا على قناة السويس ، وعلى هذا تصبح كل السفن المتجهة شرقا لابد وان تمر بنقطة حيث يمكن تجميعها والسيطرة عليها بوضع الحواجز لمنعها هناك ، ويجب حماية المصالح البريطانية شرقى السويس من تعرضها للخطر .

٣ - وبطبيعة الحال فان اتفاقية القسطنطينة ١٨٨٨ تمنع مثل ذلك العمل خاصة بعد ان انتهى التحفظ البريطانى على المعاهدة بعد الاتفاق الودى ١٩٠٤ ، وفى حروب مستقبلية فان مياه القناة ومناطق الاقتراب منها ستكون محايدة وعلى هذا فستكون مفتوحة للمتحاربين والمحايدون وستصبح حكرمة الخديوى مسئولة امام الدول الموقعة على المعاهدة فى مراعاة احترام حياد القناة .

٤ - وكما أوضح سيلبورن في عام ١٩٠١ (في المذكرة التي رفعها حول هذا الموضوع) فإنه من مصلحتنا مراعاة حياة قناة السويس . وفي حالة قيام حرب تكون إنجلترا طرفا فيها فإن القناة ستكون مفتوحة للدول التي في حالة حرب معنا ولا نستطيع أن نتعرض لها وعلى هذا فإنه يحق لإنجلترا احتجاز وأسر السفن المعادية اما قبل دخولها أو بعد مغادرتها هذه المياه المحايدة .

٥ - ومن حسن الحظ فإن هذا الأمر يسهل تحقيقه بنجاح عن طريق مراقبة منطقتي الاقتراب من القناة ، وأن حرية المرور في قناة السويس لن تؤثر في واقع الأمر في مركز بريطانيا الاستراتيجية لأن حرية المرور فقط ستقتصر على مياه القناة وليس على أعالي البحار . والقوة التي تسيطر على أعالي البحار تسيطر في نفس الوقت على القناة نفسها على الرغم من شروط الاتفاقية .

٦ - إذا رغبت إنجلترا في اعاقه المرور بالقناة أمام أعدائها في حالة الحرب يمكنها ذلك عن طريق السيطرة على مناطق الاقتراب في البحر المتوسط وهو المكان المفضل . للسيطرة على مناطق الاقتراب من البحر الأحمر ، فإن الأمر يستلزم إرسال السفن عبر القناة وسوف يثار هنا ، اعتراض كبير لأن ذلك يستلزم تشتيتا للقوة والتي من المحتمل تعرضها للهجوم من قوة معادية أكبر منها ، ولكن باحتجاز العدو داخل مياه البحر المتوسط فإن ذلك سيؤمن أن القوة ستكون في اتصال مع الاسطول الرئيسي ويمكن استخدامها بنجاح وبفاعلية دون أن تقوم بمخاطر بمفردها .

٧ - يكون الاسطول عندئذ في حاجة الى قاعدة مؤقتة يمكن منها التزود بالفحم واصلاح وصيانة السفن الحربية . وتصبح الاسكندرية عندئذ هي انصب مكان لذلك فيما عدا مدخل الميناء حيث يحتاج الى تعميق بالنسبة لبعض السفن الحربية

الضخبة . وحيث ان التزامنا بالحياد بالنسبة للقناة لا يمتد الى الاسكندرية وعلى هذا فلن يكون هناك اعتراضات سياسية من استخدامنا الاسكندرية كمرسى ابان الحرب .

٨ - يوجد بالاسكندرية ثلاثة احواض يمكن اصلاح السفن الحربية بها وامانها لرسو اعداد من السفن الحربية علاوة على وجود مستودعات بترولية لتموين السفن الحربية بالوقود .

٩ - وعلى هذا فان الاسكندرية لديها كل المميزات والامكانات الضرورية لتصبح قاعدة بحرية مؤقتة ومرسى حربية وصلاحياتها كميناء فى كل الاجزاء ولكن مدخل البوغاز : Boghaz Pass ، وهو المجرى الرئيسى للدخول ، معرض باستمرار للامواج العالية (بحر مدفون) Swell من الشمال ، عندئذ يصبح المرور غير آمن ولاصلاح هذا العيب يكون عن طريق تعميق الممر الى ٣٥ قدما على الاقل وهذا يتطلب (تكريك) ١٥٠٠ ياردة بمقدار ٣ او ٥ اقدام اكثر من العمق الحالى ، وان يتم هذا العمل بأسرع مايمكن لأن هذا متعلق بالدفاع عن كل الممتلكات البريطانية الشرقية ومسالحتها هناك . وان عمق قناة السويس ٢٨ قدما - فى ذلك الوقت - سيزداد الى ٣١ قدما ويصبح فى اماكن السفن بغاطس ٣٠ قدما استخدام القناة . وعلى هذا من مصلحة التجارة البريطانية المصرية على السواء ان تستخدم السفن الضخمة ميناء الاسكندرية ولكن هذا الامر مستحيل الآن فى ظل هذا المدخل غير العميق ، ولاسباب تجارية عندئذ يبدو ضروريا اتخاذ الخطوات على الفور لتعميق مدخل البوغاز الى ٣٥ قدما وسيصبح ذلك ٤ اقدام فقط اعمق من قناة السويس « (١٨٠م) .

Admiralty, C.I.P., Papers. Memorandum. The (١٨٠م)
necessity of Temporary Naval Base Near the Suez Canal.
CAB/38/8/11, 2-2-1905. P.R.O.

والباحث هنا يجد أن مركز النقل قد انتقل من المضائق الى الاسكندرية التي ستصبح قاعدة بحرية حقيقية للأسطول البريطانى فى شرقى حوض البحر المتوسط يمكن من خلالها حماية المدخل الشمالى لقناة السويس ومنع سفن الأعداء من الوصول للبحر الأحمر ، وفى نفس الوقت ضمان عدم الإخلال باتفاقية عام ١٨٨٨ .

وأخذت إنجلترا تجهز بوغاز الاسكندرية لمرور السفن الحربية الضخمة متعلقة بأنه مطلب تجارى بينما هو أصلا هدف عسكري استراتيجى ، وحث التقرير الحكومة البريطانية على سرعة التنفيذ لخطورته لأنه يمثل دفاعا عن مصالح وممتلكات إنجلترا فى الشرق .

استراتيجية بريطانيا فى حالة احتلال الروسيا للمضائق :

ويعد أن أصبح منع مرور الأسطول الروسى عبر المضائق أمرا مشكوكا فيه ، واحتمال احتلال الروس للاستانة ، وفى تقرير سرى لوزارة البحرية البريطانية عن مشكلة المضائق أوضح أن الروسيا لديها قواعد بحرية فى البحر الأسود على بعد ٨٠٠ ميل من خطوط المواصلات البريطانية مع الهند عبر مالطة وبورسعيد والسويس .
وتقع مداخل الدردنيل فى منتصف هذا الطريق أى عندما يعبر الأسطول الروسى الدردنيل ويصبح على بعد ٤٤٠ ميلا من مصر أو نقطة التقاء مع الأسطول الفرنسى الحليف علاوة على أن الأسطول الروسى سيجد ملجا آمنا فى حالة الهزيمة أو تعرضه لقوة أكبر منه (١٨١) .

وفى حالة احتلال الدردنيل أفاد التقرير أنه ليس من الأهمية استراتيجية احتلال جزر لنوس وميثيلين أو أية جزر تركية . فمن

CAB 38/2/1, Admiralty Report., 7-2-1903, Secret (١٨١)

The effect of Naval Strategic Position in the Mediterranean of a Russian occupation of constantinople. P.R.O.

الخطأ احتلال مزيد من القواعد البحرية الحصينة واعتقاد أن ذلك مصدر قلق للاميرال ويعوق تحركاته . » وحيث أن لقواتنا البحرية السيادة في شرقي الحوض فإنه يجب فتح هذه الموانئ كمرسى ومكان التقاء ناقلات الفحم وسفن الامدادات ، وقد يثار سؤال اذا لم تقم بريطانيا باحتلال هذه الجزر فقد تقوم روسيا باحتلالها ، وهذا مستبعد لأنه يمكن عزلها عندهم ، هذا علاوة على أن احتلال هذه الجزر زمن السلم سيثير الشعور المعادى لانجلترا في القارة » .

« والسؤال التالي ، ما هي قيمة الاستفادة بالتحالف الثلاثي ؟ وهل سيؤثر في مركز انجلترا البحرى في حوض البحر المتوسط ؟ ان التعاون مع الأسطول الإيطالي ضد القوات الفرنسية في غربى حوض المتوسط سوف يساعد انجلترا على ارسال سفن حربية بها فيه الكفاية مع الأسطول النمساوى لشل حركة الأسطول الروسى فى البحر الأسود . كما وأن الجيش النمساوى سيكون قادرا للعمل ضد القوات الروسية المتقدمة من الاستانة . وعلى أية حال فإن مثل هذا الترابط الضخم ضد فرنسا وروسيا يبدو غير محتمل تماما ، فالمانيا لا تخاطر بعداوة روسيا لأن المانيا تحاول تحسين مركزها البحرى فى الشرق الأدنى . وأن موقفها بين روسيا وفرنسا يجبرها على أن تكون فى علاقات حسنة مع روسيا بأى ثمن وأسطول النمسا غير ذى بال . أما مساعدة إيطاليا فقد تكون لها أهميتها والى أى مدى يمكن الاعتماد عليها ، فهذا سؤال لا تستطيع البحرية الرد عليه » (١٨٢) .

وأوضح التقرير أنه فى حالة احتلال الروس للمضايق أو ضمانهم لمرور أسطول البحر الأسود الى البحر المتوسط فالأماكن المحتملة لتحركه هى : سواحل مقدونيا أو آسيا الصغرى . فالأولى ستضعها فى صراع مع النمسا ان عاجلا أو آجلا ، أما سواحل

آسيا الصغرى فستضعف الخطر مع المانيا بسبب سكة حديد بغداد ، وبالتأكيد مع فرنسا لانها قريبة من سوريا . وقد تحاول الهجوم بسفينة أو بسفینتين سریعتين على بورسعيد بأمل اتلاف قناة السويس . وهذا أيضا غير محتمل لأن هذا العمل سوف يضع روسيا فى مأزق وصراع مع كل الدول البحرية ، ولا يمكن للروسيا من عمل بحرى ناجح فى مصر أو أى مكان آخر ما لم يحارب أسطولها الاسطول الانجليزى ويوقع به الهزيمة (١٨٣) .

الفصل الخامس

« قناة السويس والتنافس الاستعماري
على سواحل أفريقيا وآسيا والإقيانوسية »

قناة السويس والتنافس الاستعماري في افريقيا :

إذا كانت افريقيا غداة افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية ماتزال ملكا للافريقيين ، فقد كانت ١/٩ أراضى القارة تحكم ، بطريقة أو بأخرى ، بمعرفة الافريقيين ولكن خلال ثلاثين عاما بعد افتتاح قناة السويس انقلبت تلك النسبة وأصبحت معظم اجزاء القارة نهبا للاستعمار الأوربي (١) . ولقد كان للتطور التكنولوجي الذى حفل به القرن التاسع عشر ، مثل التطور المذهل فى بناء السفن وهندسة السكك الحديدية والاتصالات البرقية وافتتاح قناة السويس للملاحة اثرها الكبير فى اندفاع التسلسل الاستعماري صوب القارة الافريقية . بينما ترجع احدى المدارس التاريخية هذا الاندفاع للاستعماري لاعتبارات استراتيجية مثل تسلط فكرة الأمن ورسوخ فكرة حماية الطرق الى الشرق . فمثلا أجبرت الاعتبارات الاستراتيجية البريطانيين الى الاستيلاء على الكاب ثم على مصر الأكثر أهمية من حيث الموقع الاستراتيجي ، وأرسلت القوات لمصر لاحتلال مؤقت وأجبرتهم الظروف على البقاء . وفى مطلع عام ١٨٨٠ اعتبر الامبراليون الاستانة مفتاحا لشرقى حوض البحر المتوسط والشرق الأوسط (٢) .

وخضعت مصر لحماية أقوى دولة بحرية بقانون التاريخ الذى

Mark Strage., Cap to Cairo. London 1977. PP. 11-12 (١)

L.H. Gann & Peter Duigan, Colonialisms in Africa (٢)
(1887 — 1960) Vol. I. Cambridge P. 124.

لا يرحم والذي أدى الى اعلان انجلترا كل حمايتها على وادى النيل بعد ذلك . وقناة السويس هى بسفور عالم البحر المتوسط الحديث التى ربطت الشرق بالغرب ، وأصبحت مصر بالضرورة « حلقة العقد » أهم نقطة فى سلسلة التجارة العالمية مثلما هى أهم قاعدة استراتيجية بحرية فى العالم (٣) .

فمصر تقف فى منتصف الطريق فى الدبلوماسية والاستراتيجية البحرية بين امبراطورية بريطانيا الشرقية والغربية . والتمثال الضخم الذى يمتطى برزخ السويس ويملك عندئذ المركز المتفوق فمصر هى اذن بوابة الشرق (٤) .

واذا كانت انجلترا قد احتلت مصر لتأمين قناة السويس فانها قد توغلت فى افريقيا بحجة تأمين وادى النيل ، لأن أى قوة ، فى رأى كرومر : « تستطيع السيطرة على منابع النيل فانها تسيطر على مصر » (٥) .

وهكذا كانت مصر محور السياسة الخارجية لبريطانيا ، واثرت مصر تأثيرا قويا على علاقات انجلترا الخارجية وأعطت التوازن نستعمراتها . وهكذا أصبحت القوة التى تسيطر على برزخ السويس يكون لها المركز المتفوق . وجاءت بريطانيا للبقاء فى مصر طالما بقيت امبراطوريتها . فمصر قد فتحت طريق الامبراطورية على وادى النيل ، وحكمت بريطانيا وادى النيل من منبعه الى مصبه ، أى من بحر الى بحر . وقد ربط النفوذ البريطانى أعالي النيل بمنطقة شرقى افريقيا . وهكذا كان الحكم البريطانى فى الجنوب وسيادته البحرية فى الشمال حماية لبوابات مصر . وأخذت خطوط السكك

A - Silva White, The expansion of Egypt. Lond. 1899. (٣)
P. 76.

«Egypt is the fulcrum of our foreign policy» (٤)
Ibid. P. 440.

Sanderson, G.N., op. cit. P. 70. (٥)

الحديدية تربط السواحل بالمناطق الداخلية • وواى النيل تحده الصحارى شرقا وغربا ويحيط به البحر • وهكذا فان مصر نقطة عبور وارثكان فى طريق الامبراطورية البريطانية تربط البحر المتوسط بالمحيط الهندى ، فهى اقوى وأضعف رابطة فى سلسلة طريق المواصلات البريطانية مع الهند والشرق ، فهى قوية لأنها تتمتع بالاكتفاء الذاتى وضعيفة لأنها لا تتمتع بالحكم الذاتى(٦) •

وقد تحرك البريطانيون صوب مصر لحماية الطريق الملاهى الى الهند ، ولكن التدخل فى مصر جرهم الى السودان ثم اوغندا • ودفع العمل البريطانى هذا دولا أخرى وبالأخص فرنسا للبحث عن تمويل لها فى أفريقيا(٧) • ويؤكد بير رينونان فى مقدمة كتابه « سياسة التسلط الاستعماري » ، أن روح السياسة البريطانية قامت على أساس الضرورة الاستراتيجية(٨) • فبريطانيا سيدة الطرق البحرية والتي كانت واحدة من أهم العناصر الضرورية لقوتهم ، واهتمت الولايات المتحدة الأمريكية أيضا بمراكز الضغط البحرية Point d'appui navals والتي كان امتلاكها من أهم أهداف الامبريالية الأمريكية • وقد أكد جول فيرى ذلك الأمر أيضا فى احدى خطبه فى ٢٨ يوليو ١٨٨٥ عندما قال : « يجب التأكيد على القوة البحرية ومراكز التزود بالوقود ، وهذا هو السبب فى أهمية تونس وساجون والهند الصينية ومدغشقر » • وكذلك نجد إيطاليا يدفعها الأمل فى ارساء قاعدة بحرية لها فى مدخل البحر الأحمر ، حيث تمركزت بريطانيا فى عدن وفرنسا فى جيبوتي(٩) • وأكدت أحداث السودان أن الاحتلال البريطانى لمصر يجب أن يقاس بالسنوات وليس بالشهور وغداً الرأى العام والصحافة بشكل

Silva, White arthur, op. cit. P.P. 400 — 443.

(٦)

Ibid.

(٧)

Renouvin, P. La politique d'expansion imperialisme

(٨)

Paris. 1949. P. 2.

Ibid.

(٩)

القوى يؤيد فكرة ضم مصر وخاصة حملة السندات ورجال الأعمال
والصحافة الأجنبية(١٠) .

كذلك وجدت انجلترا الاغراء بنفس الطريقة التي حطمت بها
عرايى ، ولهذا نادى بمنطق أن السودان من ممتلكات مصر ، وجعلت
سياستها بالتدريج هى سياسة مصر . وهكذا سجت انجلترا نفسها
فى مصر ، التى أطلق عليها جون مالرو «House of Bondage»
وضحت بحريتها فى العمل فى أى مكان فى العالم للمحافظة على
مركزها الجديد فى افريقيا ، وعانت فى نفس الوقت من الثورات
الدينية — الثورة المهدية — وكانت رسالة هيكس باشا للخرطوم
قد أثارت المهدى وأشعلت الثورة فى السودان الشرقى وبذلك أغلق
طريق الهرب من الخرطوم الى سواكن ، وأبدي هيكس وقواته وأدت
ثورة السودان الى ازدياد التمسك البريطانى بطريق السويس
— الهند ، دون الاكثراث بتحذير راندولف تشرشل للمبالغة فى
اهمية خط (السويس — الهند) متأثرين بديزرائيلى ، وان مصر
ليست الطريق الرئيسى للهند(١١) . ونوى غوردون الوصل
للخرطوم عبر قناة السويس وميناء سواكن ، ونتيجة للمقاومة
الشديدة فى السودان اضطر كرومر الى استبقاء غوردون فى
بورسعيد فى ٢٤ يناير ١٨٨٤ وحوله تجاه طريق النيل الآمن . وادى
نجاح الثورة المهدية الى تقوية الحايكات البريطانية الموجودة فى
بورسعيد والاسكندرية فى ١٨ فبراير ١٨٨٤(١٢) .

وهكذا أدت خطورة الموقف البريطانى فى مصر الى تقوية
الرأى الذى نادى بالجلء عن مصر وتشجيع اقتراحات شراء شركة
قناة السويس من أجل مشروع سكة حديد القرات ومشروع قناة على
وادى الأردن أو حتى الاتجاه بخط السفن للمعبرة وخط حبيدى منها

Marlowe., Cromer in Egypt. P. 96.

(١٠)

Farne., P. 325.

(١١)

Ibid. P. 326.

(١٢)

وبذلك تزداد المصالح البريطانية فى شتى الجزيرة العربية
وسوريا (١٣) .

ومن نتائج الثورة المهدية فى السودان وهزيمة الانجليز تقليل
تجارة السويس أكثر من تلك الخاصة بقناة السويس . وقرر
الانجليز تخليد ذكرى غوردون بإنشاء مستشفى يحمل اسمه فى
بورسعيد يمكن لجميع المسافرين عبر قناة السويس رؤيته ، ويكون
هذا المستشفى متاحا للشرقيين والاوربيين على السواء على أطراف
آسيا وأفريقيا . ولكن فكرة إنشاء مستشفى لغوردون تخليدا لذكراه
لم تنفذ (١٤) .

وقرر مجلس الوزراء البريطانى عقب كارثة الخرطوم استعادة
السيطرة على السودان عن طريق إنشاء خط حديدى من سواكن الى
بربرة . وعرضت المستعمرات الاسترالية تقديم مساعدتها العسكرية
لإنجلترا ، بينما رفضت كندا ذلك باعتبار أن هذا العمل « يعد
حقيرا » وذكرت أن قناة السويس لا تعنيها فى شيء .

وتم بناء ١٩ ميلا من الخطوط الحديدية فى سبعة أسابيع
تكلت ٨٦٦.٠٠٠ جنيه استرلينى ثم تم التخلي عنها ، واستفادت
شركة قناة السويس من رسوم المرور التى تم تحصيلها على السفن
التي نقلت هذه القضبان الحديدية ، والتي أعيدت لإنجلترا عبر
قناة السويس . وقد أثارت المسألة السودانية المطالب الاسترالية
لصوت مماثل لإنجلترا لتقرير عما إذا كانت مصر وقناة السويس
يجب تركهما للفوضى (١٥) .

هذا وقد اتخذ لورد كتشمر - إبان الثورة المهدية - من قناة
السويس قاعدة للعمليات ضد السودان المصرى ، وعلى هذا يصبح
من الصعب التحدث عن الحرب من الناحية الدولية بكل ما تعنيه .

Gwyn and Tuckwelle, Dilke, op. cit., Vol. 1 P. 582.

(١٣)

Farnie., op. cit. P. 327.

(١٤)

Ibid.

(١٥)

الكلمة ، فالسودان خاضع للسيادة المصرية ومصر بدورها من حقها التمسك « باختصاصها الإقليمي » . في نفس الوقت تمسكت بريطانيا بتقويض الخديوى وهو غير قادر على اتخاذ اجراءات اعتراضية خاصة بمرور سفن المتحاربين فى قناة السويس ، ومع ذلك فان تصرف بريطانيا كان يحميه التحفظ الذى ذيلت به اتفاقية القسطنطينية عام ١٨٨٨ (١٦) . وقد كان تحطيم الثورة المهدية بمعرفة مدافع كتشنر وهى من طراز «Maxins» التى تم نقلها عبر قناة السويس ، قد سهل الاعتراف بأن قناة السويس قد شتتت الجماعات الاسلامية (١٧) .

وكان استرجاع السودان عملا عسكريا اكثر منه اقتصاديا ، ويسمح للإمبراطورية البريطانية تجنيد واستغلال السودانيين الجنوبيين فى الخدمة العسكرية ، وشجعت احياء مشاريع سكك حديد ، سواكن - بربره وخط سكة حديد : (القاهرة - الكاب) وحتى خط حديد (الاسكندرية - شنغهاى) . هذا وقد تحولت تجارة السودان صوب موانئ البحر الأحمر ، بعيدا عن النيل (١٨) .

أعلى النيل وتأمين مصر وقناة السويس :

ولم يعل كرومر من ترديد عبارة « مصر هى النيل والنيل هو مصر » وأن أى دولة تملك حوض النيل الأعلى لابد بحكم الموقع الجغرافى أن تملك السيطرة على مصر (١٩) .

وشجعت لندن مصر لمد ممتلكاتها على الساحل الأفريقى للبحر الأحمر وخليج عدن من أجل احباط قيام تنافس أوربى قريب من السويس طريق الهند . وفى نفس الوقت ساندت بريطانيا زنجبار

Avram Beno, The evolution of the Suez Canal (١٦)

Status. P. 82, note 129.

Farnie., op. cit. P. 462. (١٧)

Ibid. (١٨)

(١٩) رسالة بارنيج الى سولسبرى فى ١٥ ديسمبر ١٨٨٩ ، محمد فؤاد

شكرى ، مصر والسودان ص ٤٤٢ .

في تدعيم سلطتها على الساحل الإفريقي للمحيط الهندي ، وكانت منطقة أعالي النيل بالنسبة لوزارة الخارجية البريطانية مسسرحا لخدمة الاستراتيجية البريطانية في المحيط الهندي ، ومن الممكن أن تقوم بذلك دولتان صغيرتان بخدمة أغراض بريطانيا في هذا الشأن نيابة عنها (٢٠) .

وكان كرومر يعتقد أن مصر ستظل آمنة طالما لم تصل أي دولة أوربية للنيل قرب الخرطوم كما كان يرى أهمية وضرورة مراقبة وحراسة سواحل البحر الأحمر لأنها المداخل الطبيعية لشرق أفريقيا (٢١) . واستطاع كرومر التأثير على فكر سولسبري في المسألة المصرية للمحافظة على مركز إنجلترا في مصر بمنع أية دولة كبرى من احتلال أي جزء من وادي النيل الأعلى فإن أية دولة أوربية تحاول الاستيلاء على مياه النيل ستهدد مصر تهديدا خطيرا وإن قيام دولة كبرى متحضرة في وادي النيل ستكون كارثة على مصر ، أما القبائل المتوحشة في نظره التي تحكم الآن في السودان فليس لديها الموارد أو المهندسون المهرة للقيام بأي ضرر حقيقي ، وستكون القضية مختلفة تماما عندما ترسخ الدولة المتحضرة قدمها في وادي النيل ، عندئذ سيكون في مقدورها تخفيض امدادات مياه النيل من أجل تحطيم البلاد . ومهما كانت هذه الدولة التي ستسيطر على وادي النيل الأعلى فإن مجرد مركزها الجغرافي سيجعلها تحكم مصر (٢٢) .

ولقد تأثر كرومر بهذا الرأي بناء على تقرير أحد مهندسي الرأي ويدعى مونكريف Moncrieff الذي رأى أهمية مياه النيل الأبيض أكثر من النيل الأزرق ، وينسأ على هذه المخاوف تركيز اهتمامه على أهمية مياه النيل الصيفية في حالة انخفاض النيل واحتمال سيطرة قوة معادية على النيل الأبيض الذي هو المورد

Sanderson, England Europe and the Upper Nile, P. 12. (٢٠)

Ibid. (٢١)

Marlowe, Cromer in Egypt. P. 186. (٢٢)

الرئيسى للمياه الصيفية ، ولهذا فكر فى اقامة خزان للمياه فى أسوان لأن احتمال قيام دولة معادية بالسيطرة على فرع النيل الأبيض الذى يمثل المصدر الرئيسى لمياه النيل الطبيعية لمصر ، أصبح أكثر أهمية من احتمال حجز مياه الفيضان من النيل الأزرق والذى كان وهما من الناحية الفنية ، ولكن لم يكن من غير المحتمل التدخل فى النيل الأبيض من الناحية الفنية(٢٣) .

وكانت فكرة حجز مياه النيل الأزرق أو تسميمها من منابعها فى اثيوبيا كوسيلة لتحطيم مصر قد نوقشت واثيرت فى كل عصر . وهو أمر صعب تحقيقه ، فلا يمكن لأى عمل هندسى تحويل مجرى نهر النيل من منبعه أو منع الفيضان السنوى ، كما ان تسبب مياه النيل الهائلة أمر يشبه أحلام الأطفال(٢٤) .

وكانت هذه هى أهم أسباب سياسة كرومر فى السودان وكذلك سولسبرى لحماية مصر من أن تتحكم فيها دولة أوربية تسيطر على مياه النيل(٢٥) .

وكثيرا ما كان كرومر يلح على سولسبرى ويخوفه من أن أى قوة تسيطر على منابع النيل تسيطر على مصر . ولم يكن سولسبرى ليرضى بأن تتخلى إنجلترا عن أية أراض تابعة لمصر(٢٦) .

وكانت ألمانيا وإيطاليا وبلجيكا وفرنسا مصدر أزعاج لبريطانيا بالنسبة لمناطق نفوذها فى منطقة أعالي النيل(٢٧) .

Marlowe, Cromer in Egypt. P. 140. (٢٣)

ALAN Moorehead, The Blue Nile. New York 1969. (٢٤)
P. 201.

Marlowe, Cromer in Egypt. P. 140. (٢٥)

Sanderson, op. cit. P. 46. (٢٦)

Ibid. PP. 70 — 71. (٢٧)

قناة السويس وقاشودا - درس فى القوة البحرية :

عندما اتجهت أنظار ذلكاسيه بتوجيه جملة لبحر الغزال كان الهدف الرئيسى هو نهر النيل نفسه ، وبالأخص بالقرب من قاشودا . وبدت تلك الاتجاهات فى الدراسات التى ظهرت فى الفترة الأخيرة على يد المهندس الفرنسى Victor Prompt مهندس رى عمل بخدمة الحكومة المصرية - الذى بحث امكانية انشاء خزان على النيل الأبيض ، واقترح أن يكون هذا الخزان بهدف استخدامه لخرب مصر ، سواء عن طريق الجفاف أم الفيضان المدمر(٢٨) .

وأوضح المهندس الفرنسى أنه إذا لم تصرف المياه من خزانات البحيرات فى الوقت المناسب فإن الإمداد الصيفى لمصر سوف يضع نصفه ولو فتحت الخزانات فجأة ونشأ الفيضان فإن مدينة النيل سوف تفرق فى كارثة ، واحدة . وقد انتشرت تلك الدراسة بين الوزراء بباريس فى مطلع عام ١٨٨٩ ، وكان هدف هذه الدراسة هو الضغط على إنجلترا فى منطقة أعالي النيل لاعادة فتح بحث المسألة المصرية . فمصر بدون السودان لا تساوى شيئا كما أن ملكية مصر نفسها لا تساوى شيئا لأنجلترا بدون قناة السويس(٢٩) .

وكان كرومر يرى أهمية السودان وأعلى النيل الحيوية لمصر وبالتالي ضرورة مقاومة تقدم الفرنسيين بكل قوة تجاه هذه المناطق وما سيجلب على ذلك من المخاطرة بصراع خطير مع فرنسا(٣٠) . وأرتبط موقف سولسبرى بالنسبة لأحداث مصر وأعلى النيل بموقفه من التوازن الأوروبى وخصوصا التحالف الثلاثى ، فحاول

Sanderson, op. cit. P. 142.

(٢٨)

«L'Egypte sans la soudan est un possession sans valeur L'Egypte n'assure même pas à l'Angleterre la possession du Canal de Suez».

(٢٩)

Montell (نائب وزير المستعمرات) à Lebon (قائد منطقة امالى النيل) Paris, 7-3-1894. D.D.F. T. 11. No. 65.

Sanderson, op. cit., P. 238.

(٣٠)

التقريب من فرنسا عام ١٨٩٦ ، ولكن هذا الاختيار كان صعبا ويتضح ذلك من المذكرة التي بعث بها كورسيل لسولسبرى بأن الطريق الوحيد للوفاق بين إنجلترا وفرنسا ثمنه الجلاء عن مصر ، ويتبعه توازن للنفوذ الفرنسى - الانجليزى فى مصر . وكان هذا المطلوب صعبا لانجلترا لأن التضحية كانت عظيمة ، ولم يكن فى مقدور سولسبرى أو حزيه تنفيذ هذا المطلب علاوة على أن مصر أصبحت وقتذاك (١٨٩٦) أكثر أهمية من قبل لانجلترا من الناحية الاستراتيجية (٣١) . وقد أغرى هانوتو القيصر - فى مباحثاته معه - فى أكتوبر ١٨٩٦ بقبول مشروع فرنسى يتضمن الاعتراف بالاحتلال الانجليزى لمصر فى مقابل حياد قناة السويس وتعويض فرنسا فى أعالي النيل (٣٢) . ولم ينس سولسبرى أبدا تحذيرات كرومر المتكررة له من أن السيطرة على مياه النيل إنما تزيد من قبضة بريطانيا على مصر نفسها وسيكون ذلك مفيدا فى اليوم الذى تعطى فيه مصر شكلا من الاستقلال (٣٣) . وقد ربطت مياه النيل الأبيض السودان منذ الأزل بأمن مصر ، وبالتالي بمركز بريطانيا فى مصر . وإذا كانت بريطانيا قد نجحت فى تدعيم سيادتها وسيطرتها على مصر فاتها لم يكن بوسعها البقاء بدون اهتمام بالنسبة المستقبل أعالي النيل . وعندما أصبح استمرار احتلال مصر هو العامل الرئيسى للمصالح البريطانية فى مصر فإن حماية مياه النيل من التدخل الأوروبى أصبحت عملا لا مفر منه بالنسبة لدبلوماسية الاستراتيجية . وفى نفس الوقت أصبحت مصر وأعالي النيل على درجة كبيرة من الأهمية عن ذى قبل فى حسابات بريطانيا الاستراتيجية (١٨٩١ - ١٨٩٤) ذلك أن نمو التحالف (الروسى - الفرنسى) واعتراف لندن باستحالة اغلاق المضائق فى وجه روسيا جعل استمرار احتلال مصر وعدم تهديد هذا الاحتلال أمرا

Ibid.

Ibid. P. 814.

Sanderson, op. cit., P. 397.

(٣١)

(٣٢)

(٣٣)

حيويا ومتزايدا . فبواسطة حادثة جغرافية تصبح الأحداث في منطقة أعالي النيل النائية ذات أثر حاسم ومهم على توازن القوى في البحر المتوسط ، وليس فقط كون البحر المتوسط يتضخم طريق السويس للهند ، إلا أنه أيضا ميدان للتنافس حيث كان الاسطول البريطاني الذي له السيادة يساند دبلوماسية لندن في الشرق الأدنى وحتى في قارة أوروبا نفسها . وتؤكد التنافس الأوربي في أعالي النيل على المستوى الرسمي فنجد سياسة هانوتو بأصراره على حقوق الحكومة العثمانية في السودان قد جعلت أعالي النيل شبيهة بالمسألة الشرقية (٣٤) .

ولقد برهنت حادثة فاشودا بما لا يدع مجالا للشك أن بريطانيا قد تحارب قبل أن تسمح لنفسها بالخروج من مصر . وهكذا حطمت سوء الفهم الذي ساد أروقة المكاتب الدبلوماسية الفرنسية والرأي العام الفرنسي . ولم يتخيل مسئول سياسى فرنسى واحد أبدا أن تقوم الحرب من أجل مصر ، وإنما تقوم الحرب بسبب الازداس واللورين ، وأن ما حدث من وفاق (فرنسى - المانى) في الفترة من (١٨٨٤ - ١٨٨٥) قد أدى الى بعض المكاسب باتخاذهما سياسة مناوئة للاحتلال البريطاني في مصر ، إنما كان بدافع عامل الكبرياء المجروحة لفرنسا (٣٥) .

وجاءت المشكلة في أفريقيا من مطالب فرنسا المستمرة حول نهر النيل وخاصة في حوضه الأعلى . وظلت أحلام فرنسا تراودها في التواجد بالقرب من أعالي النيل وهو أحد مطالب الحزب الاستعماري الفرنسي ولجنة أفريقيا الفرنسية (٣٦) . ولكن هانوتو

Ibid., PP. 402 — 3.

(٣٤)

Marlowe, Cromer in Egypt, P. 245., Cf.

(٣٥)

Sanderson, England Europe & The Upper Nile P. 374.

James. J. Cooke, New French Imperialism (1880 — (٣٦)

1910). The Third Republic and colonial expansion. Hand conticut.

1973. P.P. 81 — 82.

كان يؤمن بأن حل المسألة المصرية وتعقيدها فى المسألة السودانية يكمن فى عمل دولى ان عاجلا أو آجلا (٣٧) .

واقسمت السنوات (١٨٩٤ - ١٨٩٦) بإعطاء البرلمان الفرنسى موافقته المطلقة لسياسة تحمل فى طياتها مخاطر تماثل ما حدث عام (١٨٨٢ - ١٨٨٥) ويرى الدكتور « ساندرسون » انه كان وراء تلك السياسة قليل من الحسابات المعقولة فقد قامت على اعتقاد أن حملة ناجحة على أعالي النيل لابد أن تؤدى - على أية حال - الى حل للمسألة المصرية . وكان وراء الأحداث اتجاه يرى ان امبريالية « السيادة القومية » قد أخذت تفقد الاساس والأرضية وتسلم القياد الى « الامبريالية الاقتصادية » لاتحاد فرنسا الاستعماري (٣٨) .

ووجد هانوتو مساندة من الحزب الاستعماري فطلب من البرلمان التصويت على مبالغ لبناء مراكز وحصون صغيرة على بحر الخزال ، وكان هانوتو يعلم رغم ذلك ان معظم الدبلوماسيين الانجليز يرون أن التواجد الفرنسى بالقرب من النيل يعتبر تهديدا للمصالح البريطانية . وكان تحرك فرنسا صوب النيل غير خاف على سولسبرى الذى أخبر كرومر فى ابريل ١٨٩٦ أن الحزب الفرنسى الاستعماري يحاول توحيد افريقيا الفرنسية الشمالية والغربية مع مستعمرة أبوك على البحر الأحمر ، وهذه الخطة المنطقية تمثل تمركزا عسكريا على النيل الأعلى . وكان سولسبرى يدرك تماما أن وجود الفرنسيين على نهر النيل سوف يؤدى حتما الى صدام بينهما (٣٩) .

وبعد استرداد السودان أعقبه أعظم الأزمات فى العلاقات الفرنسية البريطانية منذ عام ١٨٨٢ ، تركزت حول قرية شيلوك

Sanderson, England Europe and the Upper Nile. (٣٧)
P. 309.

Ibid. P. 391. (٣٨)

James. J. Cooke, op. cit. P. 87. (٣٩)

Shilluk بفاشودا حيث رفع مارشاند Marshand العلم الفرنسي المثلث الألوان في ١٢ يوليو وكنتشنر العلم المصري في ١٩ سبتمبر . وحدث تلميح انجليزي في ٢٩ سبتمبر انه بعد انسحاب فرنسا من فاشودا يجب تحييد نهر النيل من منبعه الى مصبه ، وذلك على غرار قناة السويس . وقد أثار ذلك احتجاجات من جانب رجال القانون أمثال هولاند T.E. Holand على سوء استعمال عبارة «Neutralisation» فيما يختص بقناة السويس . وكانت القومية الفرنسية قد وصلت الى قممها في الأعوام (١٨٩٧ - ١٨٩٨) أي بعد خمسة عشر عاما من الاحتلال الانجليزي لمصر . فرفضت قبول امتداد نظام القناة الى النيل كضمان فعال ضد انجلترا (٤٠) .

وتحدثت انجلترا ابان أزمة فاشودا عن حقوق مصر في أعالي النيل والتزام انجلترا بالمحافظة على مصالح مصر في هذه البلاد (٤١) . وتبدلت الرسائل الدبلوماسية بين الحكومتين وفي نفس الوقت شارك الرأي العام في الدولتين في تلك المعركة ، وأصبحت فاشودا نموذجا للتنافس الاستعماري ، وآخر عداوة بين الدولتين ، فلقد غش الانجليز الفرنسيين في مصر وهم وقتذاك يفعلون نفس الشيء في بحر الفزال ، والفرنسيون عارضوا الانجليز في مصر وهم الآن يعارضونهم مرة أخرى في بحر الفزال . واتجه الدبلوماسيون مدفوعين بتيار الرأي العام ، شيئا فشيئا ، صوب حافة الحرب وأعطيت التعليمات للأسطول الفرنسي بالتوجه الى شيربورج Charbourg حيث أبحر عبر مضائق جبل طارق ودب النشاط البحري في الموانئ الفرنسية بالمناش حيث كانت الامدادات والمؤن تتجمع هناك ، وتم تجهيز المستشفيات انتظارا للضحايا (٤٢) . وتم نفس الشيء بالنسبة للاستعدادات البحرية لانجلترا التي قامت

Farnie, op. cit. PP. 461 — 462.

(٤٠)

Sanderson, England Europe and the Upper Nile, P. 347.

(٤١)

P.M. Holt, The Mahdist in the Sudan (1881 —

(٤٢)

1898). Lond. 1970. PP. 246.

على قدم وساق (٤٣) . وتنبأ كرومر فى أبريل ١٨٩٠ بأن القوة البحرية ستكون بمثابة العامل الحاسم فى حل المسألتين ، السودانية وأعالى النيل (٤٤) . ورغب كرومر - أبان أزمة فاشودا - فى ارسال مجموعة من الزوارق المسلحة عبر النيل الى فاشودا للتعامل مع الفرنسيين (٤٥) .

وكانت فاشودا - كما بصفها ماردر - درسا فى القوة البحرية: «a lesson in sea power» ولم تكن انجلترا فى خشية من الحرب وقتذاك فقد كانت تؤمن بأن نتيجتها سوف تكون انتصارا حاسما مماثلا لموقعة الطرف الآخر ، لتفوق الاسطول البريطانى فى البحر المتوسط اذ كان يبلغ ١٨ قطعة حربية مقاتلة حولتها ٢٣٩ر٤٥٠ طنا بينما لفرنسا خمس عشرة قطعة بحرية حولتها ٢٧٠٠٨٥ طنا ، ولانجلترا احتياطي من السفن المقاتلة عددها عشر سفن ساحلية وحراسه للموانى «Coastguard & Portguard» (٤٦) .

وكانت الاحتياطات البحرية البريطانية قد بدأت مبكرا فى ٢٤ أكتوبر ، ثم ارسل اسطول بحر المانش الى خليج أروسا Arosa حيث تم تزويد الاسطول بالفحم والمعدات والطاقم والضباط . ووضعت تحركات الاسطول الفرنسى تحت المراقبة الشديدة ، كما أرسلت تعزيزات عسكرية لانجلترا من مستعمرة الرأس ومن برمودا Bermuda . وبلغت الاستعدادات البحرية البريطانية فى ٢٨ أكتوبر حد الخطورة وأفادت التقارير بأن الاسطول الفرنسى قد تجمع فى بريست Brest فى الوقت الذى تجمع فيه الاسطول البريطانى فى ميناء بورتلاند Portland بجنوب انجلترا ، فى الوقت الذى اخطرت فيه فرنسا بأن انجلترا لن تتفاوض معها حتى ينسحب مارشاند من فاشودا . واعطيت التعليمات فى ٢٩ أكتوبر

Murder, British Naval Policy, PP. 320 — 340.

(٤٢)

Sanderson, op. cit. P. 355.

(٤٤)

James J. Cook, New French Imperialism, P. 92.

(٤٥)

Murder, British Naval Policy. P.P. 320 — 321.

(٤٦)

للاسطول البريطانى ببحر المانش أن يتوجه الى جبل طارق لاستكمال التموين بالفحم ، وبقي هناك حتى ١٨ نوفمبر ٠ أما أسطول البحر المتوسط فى كورفو Korfu فقد استعد للتوجه الى مالطة ، أول نقطة تجمع ، وتحركت صوب مالطة يوم ٢ نوفمبر ٠ وفى نفس الوقت أعطيت التعليمات لوحدة الاسطول البريطانى فى مياه الصين المتواجد فى Weihauvei للتمركز فى المياه الجنوبية فى هونج كونج وليكونتا Liukuntau وأنه فى حالة الحرب مع فرنسا والروسيا فإن قائد هذه الوحدات عليه أن يبدأ بضرب العدو الأكثر ضعفا فعليه أن يضرب الاسطول الفرنسى فى الهند الصينية ، وإذا أدت المهمة بنجاح فيتجه للشمال للتعامل مع الروس فى ميناء بورت آرثر وفلاديفوستك ، ولكن تجارة انجلترا فى شمال هذه المنطقة سوف تترك عندئذ مكشوفة للهجوم الروسى (٤٧) ٠

وجهزت أوامر الحرب لأسطول البحر المتوسط فى يوم ٢٦ أكتوبر ، وكانت المسألة الأولى التى كانت فى حاجة الى قرار هى ما سوف يتخذه أسطول البحر المتوسط فى حالة نشوب الحرب مع فرنسا أو فرنسا والروسيا ٠ واتفق على سياسة تركيز أسطول البحر المتوسط فى جبل طارق لمنع الاسطول الفرنسى فى طولون من عبور المضائق والحصول على الأوامر من المانش والالتحاق بوحدة الاسطول الفرنسى فى الشمال (٤٨) ٠ واقترح الاميرال هوبكنز Hopkins قائد أسطول البحر المتوسط ، الأبحار الى جبل طارق عندما تنشب الحرب ، لجعلها قاعدته الاستراتيجية قبل أن يكون لدى الفرنسيين الوقت لانتشار أسطولهم بطولون فى أعداد كبيرة (٤٩) ٠ وكان هدف هوبكنز الالتحام بأسطول بحر المانش قبل أن يتخذ أسطول طولون أى عمل ٠ وعارض أى تقسيم للاسطول لأن ذلك يعرضه للهجوم منفردا على يد الأسطولين الفرنسى والروسى

Ibid, P.P. 321 — 323.

(٤٧)

Marder, British Naval Policy, P. 326.

(٤٨)

Ibid.

(٤٩)

وهو أمر رآه عمليا وملائما(٥٠) . وبالنسبة لمصر اعتقد سيمور Seymour أن تركيز الأسطول البريطانى فى جبل طارق يعنى أن مصر سوف يتخلى عنها خلال الحرب . وقرر الاميرال تريون Tryon أن الفرنسيين سوف يهاجمون مصر عند نشوب الحرب ، ولكن هوبكنز لم يوافق على ذلك مؤكدا أن مصر سوف تكون آمنة بتركيز كل الأسطول فى جبل طارق ، لأنه من المستحيل على فرنسا والروسيا متحدتين مهاجمة مصر عند بداية الحرب . فليس من المعقول من الناحية الاستراتيجية ، أو من الرأى السديد بالنسبة لمحاولة الاستيلاء على هذه المساحة الشاسعة من الأراضى قبل تحقيق سيادة بحرية(٥١) .

وكانت سياسة تركيز الأسطول البريطانى فى جبل طارق (وهى السياسة التى استقر عليها الرأى منذ سنوات) قد تحطمت وقتذاك . فخلال أزمة قاشودا جمع هوبكنز أسطوله فى مالطة . . ورات وزارة البحرية أن سياسة الانسحاب الكامل للأسطول الى جبل طارق يمكن فقط تحقيقها بالحاجة الى قوة تؤكد وتدعم سيادة انجلترا البحرية فى شرقى حوض البحر المتوسط من أجل تأمين مصر عندما تتهددها عمليات روسيا من البحر الأسود فى حالة غياب أسطول انجلترا(٥٢) .

وعندما تحولت تركيا عن انجلترا أصبح للروسيا اليد المطلقه للانذفاع بأسطولها عبر المضائق الى البحر المتوسط ، وفرنسا والروسيا ستعملان عندئذ سويا ، وجبل طارق كقاعدة حصينة ومهمة ، وأسطول البحر الاسود الروسى قد تزايد بحيث أصبح مساويا للأسطول الفرنسى فى طولون ، وأيضا الجيش الروسى فى الأماكن نقله خلال أيام قليلة الى مصر ، اذا لم يعترضه أحد . ولهذا فالانجليز يرغبون فى قواعد بحرية بالاسكندرية ومالطة وجبل

Ibid.

(٥٠)

Ibid.

(٥١)

Ibid.

(٥٢)

طارق • ولهذا عارض البعض تركيز الأسطول فى جبل طارق •
 الا أنه بعد تزايد أعداد وقوة الأسطول البريطانى أمكن تقسيمه الى
 قسمين : واحد فى جبل طارق والثانى فى مالطة ، وفى استطاعته
 عندئذ أن يواجه رغم عدده ، غير القليل ، أسطولا آخر لأن قطعه
 حديثه ومتفوقة فى تجهيزاتها وسرعتها وبالأخص أسطول بحر
 المانش الانجليزى • وكانت مالطة اول منطقة تركيز لوحداث أسطول
 البحر المتوسط وجبل طارق بالنسبة لأسطول بحر المانش ، وبهذين
 الأسطولين كل واحد منهما على جانبى أسطول طولون بحيث يتم
 مراقبة أسطول طولون بأسرع السفن الحربية ، وبذلك تشكل حركة
 الأسطول الفرنسى بطولون فلا يستطيع الاتجاه شرقا لصر أو غربا
 لعبور جبل طارق دون أن يدخل فى معركة مع الأسطول البريطانى •
 وان تواجد الأسطول البريطانى فى مالطة سيؤمن مصر من هجوم
 مفاجىء Coup de Main من جانب الأسطول الروسى بالبحر
 الأسود • ولذلك اهتمت انجلترا بمراقبة شديدة للمضائق بأسرع
 سفنها الحربية (٥٣) •

ولكن (ماردر) يؤكد أن مسألة موافقة تركيا على عبور
 الأسطول الروسى للمضائق ليست أمرا مؤكدا إذ أن النمسا وإيطاليا
 لن تنظر للأمر بغير اهتمام ، وأنه حتى فى حالة اعلان روسيا
 الحرب محاولة بهجوم مفاجىء على مصر ، فإن مثل هذه التحركات
 ونقل المعدات والمؤن والاستعدادات لا يمكن أن تتم بدون أن يعرفها
 ضباط القنصلية البريطانية فى البحر الأسود (٥٤) •

أما بالنسبة لموقف روسيا من أزمة فاشودا فنجد وزير الحرب
 الروسى مورافيف (Muraviev) قد زار فرنسا أبان تلك الأزمة ويؤكد
 لنا الدكتور ساندرسون ، أن الوثائق الروسية أو حتى الفرنسية لم
 تشر الى ما دار فى محادثات وزير الحرب الروسى مع المسئولين
 فى فرنسا خلال هذه الزيارة • ويذكر الكونت مونستر Munster

Ibid. P. 328.

(٥٣)

Ibid. P. 327.

(٥٤)

الذى حصل على معلومات من مورافيفف أنه قد نصح دلكاسيه بالانسحاب من فاشودا مقابل وعد بالتفاوض بخصوص مصر والحدود الأفريقية بها ، وهذا هو ما تستلعبه روسيا أن تؤيد فيه فرنسا (٥٥) . ويؤكد ساندرسون ، أنه إذا كان هذا الوعد الذى أعطاه مورافيفف صحيحا فإنه بذلك يكون قد أساء تقدير المشاكل التى واجهت دلكاسيه (٥٦) . وعلى أية حال فإن الاعتقاد السائد آنذاك أن مورافيفف قد نصح دلكاسيه بالانسحاب من فاشودا مقابل وعد من روسيا بإثارة المسألة المصرية بالتنسيق مع فرنسا وأن كانت روسيا ترى أن المسألة المصرية أقل فى أهميتها إذا ما قورنت بمصالحها فى الشرق الأقصى (٥٧) .

وانزعجت بريطانيا بالوعد الذى أعطاه مورافيفف لفرنسا ، وعندما استطلعت إنجلترا وجهة نظر روسيا عن طريق دبلوماسيها أوضح وزير خارجية روسيا لامسدروف Lamsdroff أن دلكاسيه قد أساء فهم مواساة مورافيفف له فى هذه المسألة (٥٨) . فلم يكن للروسيا اهتمام بوادى النيل اللهم إلا استغلال المسألة المصرية فى أن تكون حاجزا بين إنجلترا وفرنسا ، ولم تعارض روسيا توسع إنجلترا فى السودان ، إلا أن لوبانوف Lobanov اكتشف فجأة فى مارس ١٨٩٦ وجود مصالح رئيسية للروسيا فى مصر وقناة السويس ، وكان ذلك حركة تكتيكية منه لكى يحبط الاتفاق المؤقت المحتمل بين إنجلترا وفرنسا ، وإطلاق يد روسيا وأن أمكن - عن طريق قيام تحالف ثلاثى بين برلين وباريس فى معركة ضد إنجلترا فى مصر . وعندما رفض الألمان الاستجابة لذلك تجنب لوبانوف التعاون مع فرنسا . وفى عامى ١٨٩٧ ، ١٨٩٨ بقى مورافيفف بعيدا - بقدر الامكان - عن الصراع الانجليزى الفرنسى فى أفريقيا .

Sanderson, op. cit., P.P. 357 — 8.

(٥٥)

Ibid. P. 358

(٥٥)

Ibid.

(٥٦)

Ibid.

(٥٧)

Ibid.

(٥٨)

ولكن نجده فى سبتمبر ١٨٩٨ وقد أعطى وعدا طائشا لفرنسا بالتأييد فى المسائل الخاصة بمصر ، مما اضطره للبحث عن مخرج للتوصل من هذا الوعد فنجده يقرر فى أزمة فاشودا بأنها مسألة افريقية وليست مصرية وكان مورافيف مصمما على الا يزوج بالروسيا فى هزيمة فرنسا المتوقعة دبلوماسيا وعسكريا (٥٩) .

وعلى أية حال فان قادة البحرية البريطانية كانوا يعلمون ان محاولة الاسطولين : الروسى والفرنسى العمل من قواعد بحرية تبعد كل منهما عن الأخرى مسافة ٢٠٠٠ ميل فى محاولة للالتحام فى شرقى حوض البحر المتوسط سوف تكون تجربة خطيرة جدا .

وأعطيت الأوامر بضرب وتدمير الاسطول الروسى قبل التقائه بالاسطول الفرنسى ، أو يقوم اسطول البحر المتوسط واسطول المانش متحدين بتعطيل الاسطول الفرنسى قبل التهامه بالأسطول الروسى (٦٠) .

وكانت البحرية البريطانية واثقة فى حالة تدخل الروسيا فانه سيمكن احباطها بإرسال قوة الى بورسعيد أو الاسكندرية ، ويمكن للبحرية البريطانية فى نفس الوقت ان تمنع قيام التحام بين الاسطولين الفرنسى والروسى . وأعلن سولسبرى فى مارس ١٨٩٨ انه ليس لديه سلاح كاف لمحاربة فرنسا والروسيا مجتمعين . وكان لفصل الشتاء دوره فى القيام بتعطيل حركة الاسطول الروسى حيث يكون بحر البلطيق متجمدا (نوفمبر - ابريل) وتصبح حركة الاسطول الروسى ببحر البلطيق مشلولة لفترة طويلة يمكن فيها حل القضية وحسمها بحريا (٦١) .

Ibid. P. 384.

(٥٩)

Marder, British Naval Policy, P. 328. War orders, Mediterranean station, 26-10-1898.

(٦٠)

Sanderson, op. cit., P. 355.

(٦١)

أما بالنسبة لقناة السويس فلقد اجتمعت آراء قادة البحرية : هوبكنز وبومونت وBeaumont وريكارد Richards ، أنها يجب أن تظل مفتوحة ولا يتم حصارها عندما تعلن الحرب ، فمن مصلحة بريطانيا أن تظل قناة السويس مفتوحة ، ولن تستطيع أى من سفن الأعداء عبور قناة السويس أو الاقتراب من مدخلها فى الوقت الذى تسيطر فيه بريطانيا على حوض البحر المتوسط(٦٢) . وهكذا اضطرت فرنسا نتيجة لضعف أسطولها فى البحر المتوسط كما رأينا ، وانعدام التأييد الدبلوماسى من روسيا أن تعطى أوامرها لمارشاند فى ٣ نوفمبر لآخلاء فاشودا حيث أنزل العلم الفرنسى فى ١١ ديسمبر ورفع العلمان المصرى والبريطانى . وأقيم الحكم البريطانى المصرى فى السودان فى ١٩ يناير سنة ١٨٩٩ وانتهت أزمات وصراعات قرن كامل بين إنجلترا وفرنسا فى مصر والتي بدأت عام ١٧٩٧(٦٣) .

نتائج أزمة فاشودا :

وقد أثارت هذه الأزمة المخاوف الفرنسية من تعد انجليزى على ممتلكات شركة قناة السويس ، فانخفضت تبعاً لذلك ، قيمة أسهم قناة السويس الى ٦٦٪ فى الفترة ما بين (٢ سبتمبر ١٨٩٨ - ٥ يناير ١٨٩٩) ، وشجع ذلك بعض أصحاب الراى الفرنسيين الذين أعادوا الى الأذهان العرض الشقوى الذى قدمه الخديوى اسماعيل عام ١٨٧٥ - وهو أسهمه فى قناة السويس - على الحكومة الفرنسية(٦٤) ، التى أدينت فى ذلك الوقت بترك فرصة ذهبية تذهب من بين يديها باستحواذها على نصيب الخديوى ، وبذلك تصبح كل الشركة فرنسية(٦٥) .

Marder, op. cit., P. 328.

(٦٢)

Farnie, East and West of Suez. P. 462, Cf. Sanderson,

(٦٣)

op. cit., P. 353.

(٦٤) راجع السيد جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس

ص ٢١٧ - ٢٢٨ .

Farnie, East and West of Suez. P. 426.

(٦٥)

وهكذا وضعت أزمة فاشودا نهاية للمسألة المصرية ، كما
سويت مشكلة أعالي النيل وأصبحت فاشودا فاتحة عهد جديد في
العلاقات الفرنسية - الانجليزية والمسألة المصرية . وكانت معارضة
ساسة فرنسا لانجلترا في المسألة المصرية في الواقع نابعة من جرح
كبريائها القومي . وعلى أية حال سعى بول كامبون في مطلع مارس
١٨٩٩ الى البحث عن تفاهم مع انجلترا بدلا من الصراع الذي كان
سيقتد فرنسا الكثير (٦٦) .

ومن أجل طمس ذكريات فاشودا الالامية ، تم تغيير اسمها الى
كودوك Kodok وبدأ منذ ذلك الوقت تسوية للمسائل
الاستعمارية بين البلدين - بريطانيا وفرنسا - حيث توج عملهما
بالاتفاق الودي عام ١٩٠٤ (٦٧) .

طنجة :

واذا كانت انجلترا قد نجحت في تأمين مصر وقناة السويس
جنوبيا بانتصارها الدبلوماسي في أزمة فاشودا ، فانها قد سارعت
أيضا الى تأمين المدخل الغربي للبحر المتوسط في طنجة .

ففي مطلع القرن العشرين لم تعد المسألة المصرية عقبة خطيرة
في طريق الصداقة الفرنسية - البريطانية وأصبحت المشكلة وقتذاك
مراكش . وفي ربيع عام ١٩٠٣ أخذت هذه المشكلة في الاختفاء
عندما سمح لانزدون باحتمال قيام سيادة فرنسية في مراكش
وأصبح في هذا الوقت قيام تسوية مع انجلترا أمرا ملحا وعاجلا
أمام دلکاسيه فقد كانت روسيا على وشك الحرب مع اليابان
الحليف الجديد لانجلترا . وكان عرض سولسبري في الفترة من
(١٨٩٥ - ١٨٩٦) بصرف نظر فرنسا عن مصر مقابل عرض
مراكش على فرنسا قد قوبل بموقف سلبي في ذلك الوقت (٦٨) .

Sanderson, P. 374.

(٦٦)

P.M. Holt, The Mahdist state, P. 247.

(٦٧)

Sanderson, op. cit., P. 380.

(٦٨)

واعتباراً من عام ١٨٩٨ فصاعداً تركزت السياسة الاستعمارية الطموحة لفرنسا باحتلال مراكش كمكان لتعويض فرنسا في امبراطورية شمال أفريقيا: لتى تضمنت من قبل تونس ، والجزائر . وكان من المتوقع أن تعارض الحكومة البريطانية بشدة الاحتلال الفرنسي للمغرب لأن هذا الاحتلال - في حالة نشوب حرب بين الدولتين - قد يسهل لفرنسا رفض عبور الاسطول البريطاني للبحر المتوسط . الا أن التفاهم العام مع فرنسا سسينهى احتمال نشوب حرب بينهما فلن يكون هناك مثل هذه المعارضة (٦٩) .

وازدادت الحاجة للتفاهم بين الدولتين بعد ازدياد اهتمام ألمانيا بتقوية أسطولها البحري والبرنامج الذي وضعته لهذا الغرض وأطماع قيصر ألمانيا والأطماع الاستعمارية الألمانية التي ساندتها وقوتها أطماع رجال الصناعة الألمان وغالبية طبقة الضباط الألمان (٧٠) . وبدأت المناقشات بين الدولتين منذ مطلع القرن العشرين حول مراكش والمسائل الاستعمارية الأخرى ومصر ، واستمرت مطالب كل منهما بالتعويض ، وشجع كرومر فكرة إطلاق يد فرنسا في مراكش في مقابل الحصول على تعويض مقابل ذلك وهو إطلاق يد إنجلترا في مصر (٧١) .

وتجنبت فرنسا كل ادعاء لها على طنجة لتهدئة القلق الخاص بتوازن القوى والمركز الاستراتيجي لحوض البحر المتوسط (٧٢) . وتركز اهتمام بريطانيا بالألا تضع أى دولة أوربية قدمها على الضفة المقابلة لجبل طارق والمضايق فقد بلغ عرض المضائق ١٤ ميلا

Marlowe, Cromer in Egypt P. 246.

(٦٩)

Ibid.

(٧٠)

Ibid, P. 247. (٧١) وعن العلاقات الفرنسية البريطانية راجع :

حسن صبحي ، التنافس الاستعماري الأوربي في المغرب . ص ٢٢١ -

Delcassé à Montabells, (٧٢) ١ سفير فرنسا في بطرسبرج)

D.D.F. 2ème série, T. 1. Paris, 19-2-1901, No. 88.

٩ أمام جبل طارق وأضيق نقطة فى مواجهة جبل طارق عند جوت
 ٩ Jut بين تاريفا Tarifa والشاطئء المواجه لا تزيد عن ٩
 أميال وفى استطاعة الدفعية الثقيلة منع مرور السفن من الساحل
 المراكشى . كما أن وجود زوارق طوربيد من الطراز الأول فى منطقة
 مثل طنجة تشكل تهديدا لتحكم بريطانيا فى المضائق (٧٣) .

ونصت اتفاقية ١٩٠٤ ، أنه من أجل ضمان حرية المرور فى
 مضائق جبل طارق فإن الساحل الشمالى لمراكش الممتد فى مواجهة
 مضيق جبل طارق يبقى بدون تحصينات وفى حالة انهيار
 الامبراطورية العثمانية وتقسيم ممتلكاتها فإن اسبانيا تتسلم نصيبها
 فى شريط الساحل الشمالى المطل على البحر المتوسط والاطلنطى ،
 وحصلت انجلترا على وعد من اسبانيا بعدم تحصين الجزيرة
 «Algeciras» وبذلك ضمنت انجلترا تأمين المضائق (٧٤) .

وهكذا فاذا كانت انجلترا قد ضمنت باتفاقها الودى تأمين
 قناة السويس - شرقى حوض البحر المتوسط فانها قد ضمنت تسوية
 دولية لطنجة ، البوابة الغربية لحوض البحر المتوسط - طريق الهند
 البحرى - فلم تكن انجلترا ترغب أن تستولى دولة أخرى عليها .
 وفرنسا كانت تعلم أن أوروبا لن تترك انجلترا تستولى وحدها على
 طنجة ، لذلك رأت فرنسا أن تدخل مع بريطانيا واسبانيا لمرض
 وضع طنجة ومنطقتها تحت ضمان جماعى من الدول . وبذلك تبعد
 طنجة عن أطماع الدول (٧٥) .

Marder, op. cit., P. 473.

(٧٣)

Ibid. P. 474.

(٧٤)

(٧٥) حسن صبحى ، التنافس الاستعمارى الأوروبى فى المغرب .

ص ٢٢٧ - ٢٢٨ .

قناة السويس والبحر الأحمر

١ - إنجلترا والبحر الأحمر :

فتحت قناة السويس أيضا الباب على مصراعيه لاساطيل أوروبا الحربية والتجارية على السواء فتدفقت صوب البحر الأحمر وأذكت التنافس الاستعماري فيما بينها على شاطئ البحر الأحمر الغربي ، وتركز التنافس فيما بين إيطاليا وفرنسا وإنجلترا .

وأكد سولسبرى لكرومر أن سواحل البحر الأحمر ضرورية لأمن مصر (٧٦) وإذا كانت إنجلترا قد وضعت استراتيجيتها البحرية في حوض البحر المتوسط لحماية قناة السويس ومصر فإنها قد عملت أيضا على تأمين الحد الجنوبي للقناة وهو البحر الأحمر . ونجحت السياسة البريطانية في إحكام قبضتها عليه شمالا وجنوبا وأصبح كما أطلق عليه البعض « بحيرة بريطانية » .

وبعد أن أخذت السفن طريقها بانتظام عبر البحر الأحمر تزايدت الحاجة إلى تأمين الملاحة في هذا الطريق الجديد إلى الشرق . وطالب ملاك السفن بإقامة الفئارات ووضع علامات ضوئية عائمة وشمندورات على الأماكن الضحلة الخطرة على الملاحة خاصة بالنسبة لهؤلاء الذين ليست لديهم خبرة ملاحية كافية . وكان لازدياد المنشآت والمصالح الفرنسية والإيطالية التي أسست حديثا هناك (١٨٨٥) فيها بين ميناء مصـوع وباب المندب أثره في ازدياد المطالبة بإجراءات تأمين الملاحة في هذه المنطقة . فقبل افتتاح الملاحة في قناة السويس لم يزد عدد السفن التي تقوم بالملاحة في البحر الأحمر عن ١٥٠ سفينة ساحلية وركاب ذات أحجام صغيرة . بينما بعد خمسة عشر عاما فقط من افتتاح الملاحة بالقناة ارتفع رقم السفن في البحر الأحمر إلى ٣٥٠٠ سفينة بلغ أجمالى حمولتها

ثمانية ملايين طن ونصف • وبلغت حمولة السفن الإيطالية والفرنسية منها مليون طن (٧٧) •

ولاهمية سواحل البحر الأحمر نجد أنه عندما أثارت مسألة إخلاء السودان ، لم تشأ إنجلترا تطبيق سياسة الإخلاء على البحر الأحمر وخليج عدن ، فقد أمرت قائد محطة الهند الشرقية بالمحافظة على سلطة الحكومة المصرية في سواكن ومصوع والموانئ الأخرى في البحر الأحمر • وهكذا يتضح أن إنجلترا قد عقدت العزم على اتباع سياسة خاصة بالساحل الغربى للبحر الأحمر مغايرة تماما عن سياستها في وادى النيل •

ففى الوقت الذى حرصت فيه إنجلترا على سلامة طريقها الى الهند ، اذا بها تعمل على اهدار حقوق مصر فى وادى النيل (٧٨) •

كما كانت إنجلترا تهدف من سيطرتها على هذه السواحل الحيلولة دون تغلغل أية قوة أوربية منافسة فى وادى النيل من جهة أخرى فضلا على حرصها على عدم تمركز أية قوة منافسة فى تلك السواحل حتى لا تشكل تهديدا للوجود البريطانى فى عدن التى تتحكم فى مدخل البحر الأحمر الجنوبى أو قناة السويس التى تشكل المفتاح الشمالى لهذا البحر •

ولهذا نجد بريطانيا تلجأ الى زيادة قوتها البحرية فى سواكن وذلك بناء على طلب كرومر فى نهاية عام ١٨٨٣ (٧٩) • وافادت تقارير قنصل فرنسا فى مصر أن بريطانيا قد أحكمت قبضتها على ميناء سواكن ، وعينت الادميرال Hewett حاكما عاما على

Bulletin Décadaire, No. 494, 12-9-1885.

(٧٧)

(٧٨) جلال يحيى ، سواحل البحر الأحمر • ص ١٤ •

Baring to Granville, Cairo. 8-12-1883, Parl. Pap.

(٧٩)

Egypt. 1 (1884) No. 140.

سواكن(٨٠) حيث طلبت الخارجية البريطانية موافقتها بتقارير عن الأحوال فى مصوع وسواكن(٨٦) . وأخذ الانجليز يستولون على الساحل الغربى للبحر الأحمر بالتدريج وعلى الموانئ الرئيسية للبحر الأحمر(٨٢) . كما أرسلت قوات بريطانية تعدادها ٤٠٠٠ جندي بريطاني فى شهر فبراير ١٨٨٤ بقيادة جراهام وذلك لتحرير حاميات البحر الأحمر(٨٣) . بينما قامت مجموعة من القوات البريطانية تعدادها ٢٠٠٠ جندي من إنجلترا وجبل طارق وقبرص على سفن بريطانية عبرت القناة مايو ١٨٨٥ متجهة الى ميناء سواكن لتصل محل الحماية الموجودة هناك(٨٤)

وترددت أنباء عن مباحثات يجريها كرومر بهدف إنشاء شركة بريطانية فى سواكن تتولى الادارة المدنية والتجارية لسواحل البحر الأحمر والسودان المصرى وانه اذا تم ذلك فستستفيد الحكومة المصرية بتوفير مبلغ ٨٠٠٠٠ جنيه (٢٢ مليون فرنك) التى تتكلفتها الحكومة المصرية لاحتلال سواكن ، وان القبائل السودانية ستحصل على مزايا ضخمة من التجارة المفتوحة الحرة على هذه القواعد التجارية علاوة على أن مشايخ القبائل سيجدون سهولة فى التفاوض مع الانجليز ، بدلا من الموظفين الانجليز(٨٥) . وهكذا نجد — غداة تازم المشكلة السودانية تركز اهتمام الحكومة البريطانية بتواجد قطع من أسطولها البريطانى فى ميناء سواكن التى اكتظت بالبضائع والممتلكات البريطانية ، كذلك تواجدت بعض وحدات

Granville to Baring, 12-12-1883, Parl. Pap. Egypt 1 (٨٠)
(1884) No. 146.

Barrere à Ferry, La Caire, 28-11-1884, D.D.F. T.5. (٨١)
No. 200.

D.D.F. T.5. No. 200. op. cit. (٨٢)

Cecil, Life of Salisbury. Vol. 3. P. 97. (٨٣)

Bulletin Décadaire, No. 483. 22-5-1885. (٨٤)

Ibid. No. 551., 12-4-1887. P. 1430. (٨٥)

الأسطول البريطاني والمصري بميناء مصوع ، بهدف حماية البضائع والتجارة البريطانية(٨٦) .

وهكذا يتضح أن الاستعمار البريطاني لم يكن مستعداً للتخلي عن سواحل البحر الأحمر السودانية ، وتمسك بها بشدة تأميناً لقناة السويس من جهة والطريق البحري جنوباً إلى عدن والهند من ناحية أخرى . ويوضح نورثبروك - وزير الحربية البريطانية - الاستراتيجية البحرية البريطانية في البحر الأحمر في تقرير بعث به إلى وزارة البحرية في فبراير ١٨٨٤ . فلقد أوضح أن مركز إنجلترا في البحر الأحمر يجب أن يضع في اعتباره سيادة الباب العالي على سواحل هذا البحر ، تلك السيادة التي ، وافقت عليها إنجلترا باستمرار ، وتظهر في المراسلات الدبلوماسية بهدف منع الدول من الحصول على مراكز على سواحل البحر الأحمر لأن ذلك سيهدد طريق مواصلات إنجلترا البحرية مع الهند(٨٧) .

ويضيف نورثبروك في تقريره للبحرية : « وقد تحررنا بعض الشيء - كما أعتقد - من سياسة الاقصاء فيما يتعلق بخليج عصب حيث أقام الإيطاليون مستعمرة أويوك التي تطالب بها فرنسا وأعتقد أن هذين المركزين لا يمثلان خطراً علينا ولا أرى حسداً فيما يختص بهما . وإنني أرى أن تطور التجارة في البحر الأحمر هي أحسن وسيلة لمنع تجارة الرقيق ، وأن المركز الذي أخذناه على عاتقنا منذ وصول الأخبار في نوفمبر الماضي بثورة القبائل العربية بالقرب من سواكن ، وهزيمة جنرال هيكنس على يد المهدي هو ارتباطنا بالدفاع عن موانئ البحر الأحمر »(٨٨) .

وأوضح نورثبروك أنه نظراً لطبيعة الجو الحار في بعض هذه

Baker (٨٦) to Granville, 27-12-1883. (٨٦)

Parl. Pap. 5 (1884). No. 7.

Northbrook to Admiralty, CAB 37/12/12, 9-2-1884. (٨٧)

P.R.O.

Ibid.

(٨٨)

الناطق في الصيف ومخاطر تأثيرها على صحة الانجليز اذا مكثت السفينة فترة من الوقت في موانئ محددة * وأوصى نورثبروك بارسال تعليمات الى كرومر لتعيين حكام انجليز للموانئ المختلفة بالسواحل الأفريقية على البحر الأحمر ، مبتدئة من الجنوب وأولها ساحل الصومال على مدخل البحر الأحمر(٨٩) *

وأضاف التقرير أن حرية التجارة من بربرة وزيلع وتاجورة ضرورية لانجلترا لتموين ميناء عدن بالمؤن ولقد بسط المصريون حكمهم على اقليم هرر الذي يبعد مسيرة ثمانية أيام من زيلع ، وهذا الاستيلاء كان خسارة داثية لمصر ، وأكد أن أية قوة صغيرة من الجنود الهنود من عدن تكفى للحماية المطلوبة على طول سواحل الصومال ، كما وأن مطالب فرنسا بميناء أويوك وإيطاليا بخليج عصب تأتي في اتجاه الشمال * وقد أكد سولسبرى بأنه لن يتدخل في أى منهما(٩٠) *

وبعد أن أصبح البحر الأحمر طريقا ملاحيا مفتوح الطرفين شمالا وجنوبا حيث كانت الموانئ المناسبة : عدن ومصوع وجيبوتي هي فقط التي تستقبل السفن ، فشجعت التجار العرب في جدة لالقاء اللوم على القناة ليوار تجارتهم ، وأن يختار الانجليز في سنة ١٩٠٣ مخرجا جديدا للتجارة مع السودان — ٣٥ ميلا — شمال سواكن من أجل تمويل تجارة السودان من النيل الى قناة السويس ، واستفادت من توحيد وادى النيل وانتقال السلطة فيه من المصريين الى الانجليز(٩١) *

وبعد ذلك تأتي السواحل التي تحد اثيوبيا وحتى مصوع وقد يترك لاثيوبيا احتلالها وأوضح أن وجود حاكم انجليزى في مصوع مهم خوفا من قيام قلاقل هناك ، فالكان يمكن السيطرة عليه

Ibid.

(٨٩)

Ibid.

(٩٠)

Farnie, East and West of Suez, P.P. 468 —9.

(٩١)

من البحر ويجب زيارته باستمرار باحدى سفن الحكومة البريطانية(٩٢) . كما طالب بالاحتفاظ بحامية انجليزية صغيرة لفترة من الوقت فى سواكن حتى تهدأ القبائل . ونادى سولسبرى بربط ميناء القصير بالنيل عند قنا ، وهى مسافة تقدر بحوالى ثلاثين ميلا ، وسيكون هذا الخط الحديدى بمثابة جبهة جنوبية لمصر وسيكون هذا الخط ذا أهمية استراتيجية كبيرة وخاصة فى حالة الحرب عندما يتم حصار قناة السويس وعندما تستدعى إنجلترا للدفاع وحماية مصر ، واكد نورثبروك عدم أهمية الموانى الواقعة جنوب القصير لمصر(٩٣) .

وحبذ الكثيرون أهمية طريق قناة السويس للبحر الأحمر بالنسبة لنقل القوات ، البريطانية الضخمة عن طريق البحر من السويس الى سواكن ومنها عبر الصحراء الى بربرة ، ثم بعد ذلك بطريق البر أو استخدام النهر حتى تصل الى الخرطوم .

واستبعدوا نقل معدات وقوات ضخمة عن طريق وادى النيل لصعوبة ذلك الأمر وسهولة استخدام طريق البحر الأحمر(٩٤) .

وأحس سولسبرى بالقلق فى مارس ١٨٨٧ خشية وقوع أى ميناء فى البحر الأحمر فى قبضة الفرنسيين أو الالمان، وحتى الايطاليون أصبحوا لا يجدون الترحيب ، « فمصروع كانت غلطة » فما لاشك فيه أن سولسبرى كان يضع نصب عينيه (بصفة رئيسية) طريق إنجلترا البحرى للهند ، وفى الواقع لم يكن الايطاليون يشكلون خطورة على استراتيجية بريطانيا فى المحيط ، وقد يكون سولسبرى قد تأثر بمخاوف كرومر وهى ان موانى البحر الأحمر سوف تصبح قواعد للانطلاق الى الداخل ، واختراق السودان الاوسط ان عاجلا أو آجلا(٩٥) .

CAB. 37/12/12; op. cit.

(٩٢)

Ibid.

(٩٣)

Holt, M.P., The Mahdist statl, P. 41.

(٩٤)

Sanderson, op. cit. P. 34.

(٩٥)

كذلك ظهرت أهمية أثيوبيا للنفوذ في البحر الأحمر ووادي النيل ،
فها هو القنصل الفرنسي Soumagne في أوبوك يلفت نظر
الحكومة في باريس لما يمكن الحصول عليه من نفوذ عن طريق أثيوبيا
التي اذا وقعت تحت حكم احدى الدول الأوروبية فستصبح هذه الدولة
الأوروبية عندئذ « سيدة السودان الشرقي » وقوة ضغط خطيرة على
مصر يحسب حسابها (٩٦) .

٢ - فرنسا والبحر الأحمر :

وكانت آمال فرنسا كبيرة في البحر الأحمر ، فكانت الحبشة
وشرقي السودان ، بالنسبة لفرنسا هما الركيزة للصرح الذي
سيشيده مهندسو الامبراطورية . فكانت لفرنسا مستعمرات في غرب
أفريقيا متناثرة على الساحل الغربي الأفريقي تم احتلالها كمدخل ،
لمناطق شاسعة في داخل القارة حتى غرب السودان ، والتي بدورها
يمكن ربطها عبر الصحراء بالمستعمرات الفرنسية في الجزائر وتونس
والبحر المتوسط . ومن أجل تحقيق حلمهم احتاج الامبرياليون
الفرنسيون الى بضعة ملايين من الأميال المربعة شرقي السودان
ووادي النيل والحبشة ، حتى تضمن لفرنسا امبراطورية تمتد من
المحيط الاطلنطي الى البحر الأحمر ، ومن البحر المتوسط شمالا حتى
خليج فينبا . تلك هي أحلام رواد الامبرياليزم الفرنسي في مطلع
عام ١٨٩٠ أعضاء لجنة أفريقيا الفرنسية وكذا السياسة
الفرنسيين (٩٧) .

وكانت فرنسا هي القوة البحرية الوحيدة التي تحسب انجلترا
حسابها في البحر الأحمر ، فقد تركزت فرنسا في أوبوك عام
١٨٦٢ (٩٨) في مواجهة عدن - وفي صيف عام ١٨٨٣ قامت بعض

Ibid. P. 152.

(٩٦)

Parker. T. Moon, Imperialism and World Politics.

(٩٧)

P. 139.

(٩٨) من تطور اهتمام فرنسا بميناء أوبوك ، راجع : السيد جلال ،

الصراع الدولي من ١٣٤ - ١٣٦ .

القوات المصرية برفع علمها على احدى مناطق اقليم اوبوك ، وطالب
جول فيرى بالاحتجاج لدى حكومة الخديوى بالجللاء عن اراض
تخص فرنسا (٩٩) .

وبعد زيارة القوات المصرية لأوبوك ١٨٨٣ ، ورفض انجلترا
تموين السفن الفرنسية المتجهة الى تونكين من محطة الفحم الموجودة
بميناء عدن ، سعت فرنسا الى تطوير محطة الفحم فى اوبوك اعتبارا
من اكتوبر ١٨٨٣ ، والتي تقع على خليج تاجورا الواقع على نفس
المسافة فيما بين بورسعيد وعدن (١٠٠) .

وكانت فرنسا قد أرسلت للدول منشورا يعلنها بأن ساطان
تاجورة قد عقد معاهدة فى ٢١ سبتمبر ١٨٨٤ مع فرنسا يضع فيها
بموجبها أرضه تحت الحماية الفرنسية ، وعلى هذا احتلت القوات
هذه المنطقة واحتجت تركيا على ذلك . ولخليج تاجورة أهمية لأوبوك
وقد تم الاحتلال بعد جلاء القوات المصرية عنها ، حيث احتلتها القوات
الفرنسية الموجودة فى اوبوك فى ١٧ نوفمبر ١٨٨٤ (١٠١) . لذلك
سعت فرنسا للحصول على محمية لها فى مدغشقر بقاعتها الموجودة
فى ديجو سوارتز Diego Suares . وأضافت مصوع الى اوبوك
وردت انجلترا على ذلك بتحسين عدن ، واحتلت زيلع المواجهة
لأوبوك فى أغسطس ١٨٨٤ (١٠٢) .

هذا وكان للتوسع الفرنسى والىطالى فى البحر الاحمر مخاطره
مما جعل لورد كتشنر يحث حكومته على انشاء خط حديدى من
بورسعيد للسويس وتحسين جزيرة بريم وانشاء قنارة فى رأس
جرفوى : « Cape Guardafui » وتدعيم مركز بريطانيا فى
بربره وزيلع وسوقطرة . ولكى يقاوم التهديد الفرنسى الالمانى لمركز

Jules Ferry à Raindre, Paris, 21-6-1883. D.D.F. (٩٩)

T. 5. No. 51.

Farnie, op. cit., P. 326. (١٠٠)

Ferry aux ambassadeur de france à vienne, Berline, (١٠١)

St. Petresbourg, Circulaise. 8-12-1844. D.D.F. T.5. No. 479.

Farnie, op. cit., P. 326. (١٠٢)

انجلترا في زنجبار من ديجو سوارتز ودار السلام فقد اوصى كتشنر ضرورة الاسراع بالحصول على ميباسا (١٠٣) وحرصت بريطانيا على منع فرنسا من الوصول الى البحر الاحمر ، كما حرصت على أن تحول بين ايطاليا والحبشة والمانيا وبين الوصول الى منطقة أعالي النيل نظرا لما بدا من تلك الدول من رغبة أكيدة في السيطرة عليها في ذلك الحين (١٠٤) . لذلك بذلت بريطانيا كل طاقنها للحيلولة دون اقدام أى من الدول الأوروبية المنافسة لها وخاصة فرنسا من مهاجمة ، منطقة أعالي النيل عن طريق السيطرة على السواحل الغربية للبحر الاحمر وذلك حفاظا على مصالحها الحيوية بتأمين مواصلاتها الى الهند والشرق الأقصى عبر البحر المذكور من جهة وتحقيق تطلعاتها الاستعمارية في القارة الأفريقية من جهة أخرى . وقد أدى ، موقف بريطانيا هذا الى ازدياد حدة التنافس الدولي في منطقة البحر الاحمر حيث تكالبت الدول الأوروبية وخاصة فرنسا وايطاليا والمانيا للسيطرة على مواقع لها هناك للانطلاق منها لتحقيق أهدافها الاستعمارية (١٠٥) .

٣ - روسيا والبحر الاحمر :

وتبدو أطماع روسيا في البحر الاحمر من حديث السفير الايطالي مع جرانفيل في ٢٥ نوفمبر ١٨٨٤ عندما أخطره بأن الحكومة الروسية ترسم خطة لاقامة مستودع ، للبضائع في هرر ، التي رغبت فرنسا في احتلالها أو اعلان حمايتها على هذه المنطقة ، علاوة على ان روسيا لها أطماع أيضا في الحبشة وإن هذه الأطماع قد زادت نتيجة لامكانية اخلاء الساحل الواقع الى الجنوب من مصوم (١٠٦) وتؤكد الوثائق الفرنسية أن هانوتو قد فشل في محاولته لجر روسيا

Ibid. P. 332.

(١٠٣)

(١٠٤) محمود السروجي ، العلاقات بين مصر واليوبيا . ص ٢٠٦ - ٢٠٧ .

(١٠٥) فاروق ابازة ، مدن والسياسة البريطانية في البحر الاحمر .

ص ٢٩٤ .

(١٠٦) جلال يحيى ، سواحل البحر الاحمر . ص ٩٤ .

الى المسألة المصرية وسواحل البحر الأحمر ومحاولته فى عام ١٨٩٦
الحصول على تعاون روسيا معه فى اثيوبيا ، فقد كان هانوتو راغبا
فى التدخل فى اثيوبيا بدون تأييد روسيا (١٠٧) .

٤ - إيطاليا والبحر الأحمر :

كذلك فتحت قناة السويس الطريق أمام الأطماع الإيطالية فى
البحر الأحمر واندفعت سفن أسطولها التجارى والحربى تبحث فى
الأخرى عن مركز لها على شاطئ السواحل الغربى للبحر الأحمر ،
بالاتفاق والتعاون مع بريطانيا التى أفلحها توسع الفرنسيين فى أفريقيا
وازدباد مصالحهم فيها بشكل يهدد المصالح البريطانية هناك ، كما
كان الإيطاليون يطمون بالتوغل فى السودان المصرى غربا الى دارفور
حتى يصل النفوذ الإيطالى تدريجيا باتجاهه شمالا الى سواحل اقليم
طرابلس وبذلك يبسطون ، سيطرتهم على سواحل البحر المتوسط .
ذلك كان غاية أمانهم كما عبر عنها مانشينى حين قال : « ان مفاتيح
البحر المتوسط انها توجد فى البحر الأحمر » (١٠٨) .

وعند افتتاح السويس للملاحة كانت المواصلات البحرية بين
موانئ البحر الأحمر تقوم بخدماتها - فى بادئ الأمر - « الشركة
الخدوبية المصرية » ومع ازدياد الملاحة بالقناة وتطور الخدمة
الملاحية بالبحر الأحمر ، عقب تأسيس مستعمرة عصب الإيطالية ،
وقيام خدمة محلية على يد « شركة الملاحة الإيطالية العامة » :

«La société de navigation générale Italienne».

وبعد التطور والأهمية الناتجة عن التعامل والعلاقات التجارية المنظمة
مع المناطق المجاورة لعصب أصبح من الضرورى مضاعفة وسائل
المواصلات بالبحر الأحمر وعلى هذا قامت الحكومة الإيطالية بدعوة
ملك السفن الإيطالية وتشجيعهم بتقديم اقتراحاتهم للحكومة من أجل

Hanoteux à vamvineux, 5-11-1896., note du Munstre (١٠٧)
entretien avec M. Chichikn, 14-10-1896, D.D.F.T. 12, No. 474.

(١٠٨) فاروق إبازة ، عدن والسياسة البريطانية ، ص ٢٣٦ - ٢٣٧ .

استغلال خطين ، لاهيين ، فيما بين عصب وعدن وساحل الصومال .
وتم افتتاح خدمات ملاحية عبر القناة فيما بين موانئ عصب وعدن
وزيلع وبربرة من جهة وعصب والحديدة ومصروع وأجزاء
أخرى (١٠٩) .

وهذا وقد بحثت وزارة الحربية والبحرية والأشغال العمومية
في إيطاليا وسائل وسبل تشجيع وإنشاء الخدمة الساحلية اليومية
فيما بين عدن والسويس والمناطق الأخرى للبحر الأحمر ، حيث
توجد مصالح تجارية مهمة في حاجة إلى تنظيم مواصلات بحرية
لتدقيق التجارة عن طريق عصب وهي منتجات الحبشة التي بدأت
تسلك ذلك الطريق (١١٠) .

وشهدت قناة السويس في مطلع عام ١٨٨٥ نشاطا ملحوظا
لحركة عبور السفن الإيطالية والركاب الإيطاليين . ففي ١٥ يناير
١٨٨٥ ألقى الجنود الإيطاليون على إحدى المدرعات : Principe
Amedeo ، وعلى بعض سفن الملاحية ، بحجة تعقب قتل المستكشف
الإيطالي ، بيانكي وزملائه ، والاحتفاظ بهيبة إيطاليا ورفع كرامتها
على هذه السواحل البعيدة (١١١) .

وتم احتلال إيطاليا لميناء مصوع في ٥ فبراير ١٨٨٥ — بدون
مقاومة — بالتواطؤ مع إنجلترا . وقد احتجت الحكومة العثمانية
على ذلك (١١٢) .

وأكد السفير الفرنسي في إيطاليا ، في رسالة بعث بها إلى
جول فيري ، أن إيطاليا ستستولي على جزء من ساحل البحر الأحمر
« لحساب إنجلترا » (١١٣) .

Bulletin Décadaire, No. 476, 12-3-1885. P. 792. (١٠٦)

Ibid. No. 477, 22-3-1885. (١١٠)

(١١١) جلال يحيى ، سواحل البحر الأحمر - ص ١١٤ .

Décrales à J. Ferry., Rome, 9-2-1885., D.D.F. T.5. (١١٢)

No. 574.

Ibid. 31-1-1885 No. 549. (١١٣)

وادعت الحكومة البريطانية أن تركيا لا ترغب في احتلال ما تقوم مصر باخلائه ، ولذلك فإن انجلترا رأت أن من مصلحتها أن تحتل إيطاليا هذه المناطق . وكان هذا ردا مشجعا للإيطاليين .

وعبرت السفينة الحربية الإيطالية « كاستل فيدارو » قناة السويس ، وأرسل كرومر أوامره لمحافظ مصوع وإلى قواعد السفن الحربية البريطانية المتواجدة في البحر الأحمر ، يوجههم فيها إلى ترك حرية العمل للإيطاليين(١١٤) .

وبعد التوسع في مستعمرة عصب الإيطالية قام الإيطاليون باحتلال نقاط مختلفة على الساحل الغربي للبحر الأحمر حتى ازدادت وسائل المواصلات المنظمة السريعة فيما بين هذا الجزء بين مصر وأوروبا ، وأصبحت ضرورية . وسارعت شركة الملاحة الإيطالية التي أنشأت خطا ملاحيا للسفن التجارية بيضا من نابلى حتى مصوع ، وهو من أهم الموانئ الساحلية على البحر الأحمر . وقد ازدادت حركة الملاحة والتجارة به ، وازدادت أعداد الأوربيين أيضا بالمستعمرة . وقد جذبت هذه الزيادة حركة الملاحة فنجد شركة الملاحة النمساوية « لويذر أوستروهنجر » « Loyds Austro-Hongrois » قد قررت توقف سفنها - العاملة على خط كلكتا - في ميناء مصوع ، لانزال الركاب والبضائع الأوربية ، فاستفادت تجارة مصوع من هذه التسهيلات الملاحية الجديدة التي ربطتها بأوروبا عبر قناة السويس(١١٥) .

وهكذا باحتلال إيطاليا لميناء مصوع ضمنت أحسن ميناء طبيعى في البحر الأحمر وقد دافع مانشيني عن هذا الاحتلال بأن مصوع تشبه مفتاح البحر المتوسط ، وأصبحت مصوع فيما بعد قاعدة للتوسع الإيطالى السريع إلى الأراضى الداخلية ، فقد عبر ٢٨٧ ١٥ جنديا إيطاليا قناة السويس بمعداتهم في الفترة (١٨٨٥ - ١٨٨٦) (١١٦) .

(١١٤) جلال يحيى ، سواحل البحر الأحمر . ص ١٠٦
Bulletin Décadaire, No. 498., 22-10-1885. P.P. 950 — 1 (١١٥)
Farnie., East and West Suez. P. 326. (١١٦)

٥ - أسبانيا والبحر الأحمر :

واهتمت أسبانيا هي الأخرى بالبحر الأحمر كطريق لمستعمراتها في الفلبين ، فقد جرت مفاوضات بين إيطاليا وأسبانيا للحصول الأخيرة على نقطة بالبحر الأحمر تستخدم كمستودع للفحم للسفن الأسبانية ووردت برفقة من سان سياستيان تعلن أن ولي العهد الأسباني قد أعلن عن رضائه للحصول على أراض على ساحل البحر الأحمر من أجل استخدامها كقاعدة بحرية أسبانية (١١٧) .

وكانت أسبانيا قد اهتمت بحصولها على توكيل تجارى فى البحر الأحمر كي يستخدم كمستودع للفحم لسفنها التجارية والحربية على السواء فى الأراضى الواقعة جنوب مصوع والتي لا تخص أى دولة « N'appartient a aucune nation » (١١٨) .

هذا وقد أعلن موري Moret - وزير خارجية أسبانيا - فى اجتماع مجلس الوزراء فى ٢١ سبتمبر ١٨٨٧ أنه لا يوجد اعتراض من جانب أية حكومة أجنبية على انشاء أسبانيا مستودعا للفحم على قاعدة بحرية أسبانية فى البحر الأحمر (١١٩) .

٦ - موقف السلطان من التنافس الاستعماري على الساحل الغربى للبحر الأحمر :

اتبعت السياسة البريطانية طريقا ملتويا بالنسبة لحقوق السيادة العثمانية على سواحل البحر الأحمر فدعت السلطان فى مايو ١٨٨٤ - ذرا للرماد فى العين - « الى ان يباشر سلطته على موانئ الساحل المصرى فى البحر الأحمر وان يحتلها بجنوده » وذلك بوصفه صاحب السيادة على مصر . وقد طلبت منه انجلترا سرا أن يطبق فى هذه الأراضى التى ستوضع تحت ادارته المباشرة نصوص الاتفاقيات القائمة بين بريطانيا العظمى وتركيا وذلك فيما

Bulletin Décadaire, No. 565, 2-9-1887.

(١١٧)

Ibid. No. 557, 12-5-1887. P. 1443.

(١١٨)

Ibid. No. 570., 22-10-1887.

(١١٩)

يختص بحرية التجارة والملاحة ونسبة الضرائب والرسوم الجمركية والغاء تجارة الرقيق . كان هذا هو ما يخص سواحل البحر ، أى الى الشمال من بوغاز باب المندب . وهكذا وضعت بريطانيا الشروط وعلى السلطان أن يقبلها قبل استلامه لهذه الأراضي (١٢٠) .

واعترف السلطان العثماني أن اعلان الحكومة البريطانية عن احترامها لحقوق السلطان في مصر - كما كانت قيل أن تحتلها - انما هو اعلان نظري ولا يطبق عمليا .

كما خشى السلطان من أن احتلال انجلترا لموانئ البحر الأحمر والسواحل لن يكون له الصفة المؤقتة وقد يستديم خاصة وأن سواحل البحر الأحمر هذه قريبة من سواحل شبه الجزيرة العربية التي له السيادة عليها باعتباره خليفة . وطلب من الحكومة الفرنسية المساعدة للوقوف في وجه انجلترا ، لأن المصالح الفرنسية والتركية متطابقة بالنسبة لموانئ البحر الأحمر (١٢١) .

وابان الثورة المهدية خشى السلطان من عبور مؤيدي المهدي البحر الأحمر الى الجزيرة العربية ، ورغب في ارسال بعض العسكريين للبحار الى البحر الأحمر لمنعهم من ذلك (١٢٢) .

وسعى السلطان للحصول على مساعدة فرنسا له في البحر الأحمر ، فها هو السفير العثماني في فرنسا يخبر الحكومة الفرنسية في ١٤ أبريل ١٨٨٦ أن السلطان سيتبع سياسة جسورة ، واقترح قيام تنسيق سياسة تركيا وفرنسا في مصر والبحر الأحمر . وهذا

(١٢٠) جلال يحيى ، التنافس الدولي في بلاد الصومال ، دار المعرفة

١٩٥٩ . ص ٧٦ - ٧٧ .

Bufferin to Granville, Cairo, 4-12-1883, Parl. Pap. (١٢١)
No. 203.

Bufferin to Granville, Cairo, 4-12-1883, Parl. Pap. (١٢٢)
Egypt. 1. (1884) 127.

الاقتراح لم يكن يلقى ترحيباً من جانب روسيا • ورد بورجويس
- وزير خارجية فرنسا - على اقتراح السفير العثماني بطريقة
غامضة ليتهرب منه (١٢٢) •

المدخل الجنوبي للبحر الأحمر وخليج عدن :

وإذا كانت بريطانيا قد سيطرت على مدخل البحر الأحمر
الشمالي ، بسيطرتها على قناة السويس ، فإنها أيضاً قد سيطرت
على البوابة الجنوبية باحتلالها عدن وبسبب نفوذها في المنطقة
المحيطة بها في جنوبي اليمن وفي المنطقة المواجهة لها على الساحل
الأفريقي للبحر الأحمر والتي تشرف على خليج عدن من ناحيتي
الغرب والجنوب • وكانت عدن محطة للتزود بالفحم للسفن التجارية
التابعة لشركة الهند الشرقية البريطانية ، وساعد فتح قناة السويس
على تنشيط حركة الملاحة في عدن وربطه مباشرة بموانئ الدول
الأوروبية • وأصبحت عدن ملتقى الطرق الملاحية الكبرى المنتظمة
لأوروبا وآسيا وأستراليا وكان لقناة السويس دورها وأثرها في
توسيع وتعميق ميناء عدن حتى تستطيع السفن الضخمة وقتذاك
الدخول والخروج للميناء • ولهذا تقدمت الشركات الملاحية
الكبرى (١٢٤) ، التي تعمل مع الشرق الأقصى عبر قناة السويس ،
إلى حكومة الهند للاسراع في تنفيذ التطوير المطلوب • وعزز ملاك
السفن البريطانية مطالبهم بأن أسسوا لهم التجارى للخطوط الملاحية
العديدة يمثل حمولة تقدر بمليون ونصف طن (١٢٥) •

وتميزت عدن بأنها ميناء حصين يتحكم في طريق الاقتراب من
الجنوب صوب البحر الأحمر وكانت جزيرة بريم تقع في وسط
مضائق باب المندب وجزيرة سوقطرة كلها تشكل البوابات الخارجية

(١٢٢) (القائم بالأعمال الفرنسي في بطرسبورج) Bourgeois à vonInlux,
14-4-1886. D.D.F. T. 12. No. 371.

(١٢٤) من هذه الشركات شركة : P & O وشركة الهند البريطانية
للملاحة ، وشركة الشرق ... الخ .

Bulletin Décadaire, No. 488, 12-7-1885. P.P. 898 — 9. (١٢٥)

للهند لحماية أهم وأقصر طريق بحرى من لندن الى الهند والشرق
الأقصى وأستراليا (١٢٦) .

وسار البريطانيون نحو تنفيذ مخططهم لتأمين عدن بالتدخل
فى سواحل الصومال المطلة على مضيق باب المندب وخليج عدن
لضمان سلامة عدن نفسها وضمان استمرار وصول المواد الغذائية
المختلفة اليها من تلك السواحل . لهذا لجأت الى سياسة إجبار
المصريين لاخلاء سواحل الصومال باخراج الحاميات المصرية من
زيلع وبربرة فى محاولة منها لتصفية النفوذ المصرى فى منطقة
البحر الأحمر وعلى سواحل الصومال المطلة على خليج عدن . وتم
ذلك صيف عام ١٨٨٤ (١٢٧) .

واحتلت فرنسا ميناء تاجورة فى فبراير ١٨٨٤ وازداد
إهتمامها بميناء أوبوك عندما أغلقت أنجلترا ميناء عدن فى وجه
السفن الفرنسية ابان حرب تونكين Tonkin (١٨٧٤) بالهند
الصينية . ولهذا قرر الفرنسيون انشاء قاعدة بحرية خاصة بهم ،
وقرر البرلمان الفرنسى تقديم سمونة قدرها ٥٠٠.٠٠٠ فرنك سنويا
لتطوير ميناء أوبوك ، ولكن وجسود الكتبان الرملية جعلته غير
مناسب لذلك . وحصل الفرنسيون على جيوتى فى عام ١٨٨٨ وكان
مستقبلا أحسن من تاجورة ، ومن جيوتى خططوا لانشاء خط
حديدى عبر الحبشة الى النيل وهذا الخط سيكون السند القوي
للالمبراطورية (١٢٨) . وظل النشاط الفرنسى على السواحل الأفريقية
المطلية على خليج عدن عند المدخل الجنوبى للبحر الأحمر فى تزايد
مستمر .

Valentine Chirol, our imperial interests in Nearer and (١٢٦)
further Asia, The Empire and Century, op. cit., P. 729.

. (١٢٧) جلال يحيى : التنافس الدولى فى بلاد الصومال ص ٧٨ ، ١٢١ .
Parker Thomas Moon, Imperialism and World Politics. (١٢٨)
P. 140 — 1.

شرق أفريقيا والمحيط الهندي :

كذلك كان لافتتاح قناة السويس ، واستعمال السفن البخارية بدلا من الشراعية ، أثره الكبير في فتح صفحة جديدة في تاريخ المحيط الهندي(١٢٩) . فقد أضعف نسبيا سيطرة بريطانيا البحرية، وفي نفس الوقت شجع فرنسا وهولندا والمانيا وايطاليا وأسبانيا والروسيا على انشاء أساطيل خاصة بها للمتاجرة مع آسيا . وكانت قناة السويس خير معين لهم لتحقيق ذلك باختصار الطريق ومن ثم فقد تحرروا من اعتمادهم على السفن البريطانية . وشهد الجزء الجنوبي للمحيط الهندي المواجه لشرق أفريقيا نشاطا تجاريا وثنافسا كبيرا لأساطيل انجلترا وفرنسا والمانيا وايطاليا للاستدلاء على سواحل أفريقيا الشرقية وهكذا تأثرت موازين القوى في المحيط الهندي بهذا الصراع(١٣٠) .

وقد سارعت انجلترا الى تثبيت مراكزها في نقاط مختلفة في المحيط الهندي منذ مطلع القرن التاسع عشر . فقد أخذت من فرنسا وهولندا كل ما تستطيع من مستعمرات ، ولكنها حصرت همها في تأمين الحماية الاستراتيجية للطرق البحرية وتجاريتها البحرية ، وأمنت طريق الهند بالحصول على مستعمرة الرأس وجزيرة موريشيوس في المحيط الهندي - شرقي مدغشقر - من فرنسا كذلك استولت على سنغافورة ١٨١٩ ، واستولت على مضيق ملقا من هولندا عام ١٨٢٤ وعلى سررواك وبورينو ١٨٤٢ ، لذلك اطلق البعض على المحيط الهندي « بحيرة بريطانية »(١٣١) .

(١٢٩) تبلغ مساحة المحيط الهندي ١٧ مليون ميل مربع وقد اختصرت القناة المسافة من أوروبا الى المحيط الهندي بنسبة كبيرة .

وراجع أيضا : السيد جلال ، الصراع الدولي حول قناة السويس ج١ ص ١٢٩ ~ ١٣٠ .

Alvin, J. Cottrell, The Indian Ocean its Political (١٣٠)

Economic and military Importance. N.Y. 1972, P. 10.

Dudly, a commercial Geography. 79. (١٣١)

وبقيت الطرق الملاحية الى الهند ، بعد فتح قناة السويس ، لا تمر بشرق افريقيا وعلى الرغم من انعزال شرق افريقيا عن الخطوط الملاحية الا انها اصبحت أكثر قربا لأوروبا من الهند ، اذ كانت المسافة بين شرق أفريقيا وأوروبا تقل ٢٠٠٠ ميل بحرى عن المسافة بين الهند وأوروبا مما جعلها نافعة لأوروبا من الناحية التجارية . وهكذا بدأت الشركات الملاحية الأوروبية وغيرها تأخذ مسارها صوب الساحل الأفريقى الشرقى المواجه للمحيط الهندى لجلب المزيد من البضائع الأفريقية وتصريف المنتجات الأوروبية من جهة أخرى وكانت إنجلترا وفرنسا وألمانيا وإيطاليا هى أهم الدول التى ازدادت علاقاتها التجارية مع شرق أفريقيا ، وبالتالي ازدياد المصالح الامبريالية .

ففى عام ١٨٨٥ مثلا كان الساحل الشرقى الأفريقى مايزال بعيدا عن أعالى النيل ، وكانت اهتمامات سولسبرى وروزبرى تتركز حول الدفاع - بقدر استطاعتهم - عن استراتيجية المحيط : «Ocean Strategy» ليست مسألة مد مصر بالمياه ، فلم تكن المداخل بذات أهمية ، اللهم الا من الناحية التجارية (١٣٢) . وعلى الرغم من أن وجود السفن البريطانية أمام الساحل الأفريقى الشرقى كان يكلفها نفقات طائلة الا أنه أصبح مع مضى الزمن يسهل على إنجلترا أمر إقامة نفوذها على الساحل الأفريقى نفسه والتدخل فى شئون القارة بشكل مباشر (١٣٣) .

وقد تزايدت تجارة إنجلترا مع شرق افريقيا يوما بعد يوم علاوة على ازدياد التعامل التجارى للهند مع زنجبار ، واصبحت المصالح البريطانية فى زنجبار فى الصف الاول بين مصالح الدول الخارجية ، وأخذ نفوذ بريطانيا يزداد فى المحيط الهندى . وزادت الحكومة البريطانية من خطوطها التلغرافية عبر البحار مع شرق افريقيا ، فقد تم مد خطوط برقية تحت البحر من عدن فى عام

Sanderson, England Europe, P. 24.

(١٣٢)

(١٣٣) بجلال يحيى ، شرق افريقيا ص ٧١ .

١٨٧٩ حتى الساحل الشرقى لأفريقيا ، وأصبحت عدن مرتبطة بمباسا وزنزيار ودار السلام وموزمبيق ولورنكو ماركيز فدوريان فالكاپ(١٢٤) . وفى عام ١٨٩٢ تم مد خط بحرى برقى بمساعدة من زنزيار الى جزر سيشيل ومنها الى موريشيوس وربطت موريشيوس بدوريان فى عام ١٩٠١ ، وأصبح الخط من دوريان ، بجنوب أفريقيا الى موريشيوس فسيشيل فزنزيار ثم عدن كله تحت الإدارة الانجليزية . وكانت هناك خطوط فرعية ربطت الممتلكات الفرنسية والالمانية فى هذه المناطق(١٢٥) .

وفى اطار اختصار الطرق الملاحية نجد الانجليز يفكرون جديا (فى عام ١٨٨٥) فى شق ممر بحرى عبر صفخور بورت آدم (Port d'Adam) الذى يقع بين قارة الهند وجزيرة سيلان ، بعد تزايد حركة الملاحة عبر قناة السويس وبالتالى فى المحيط الهندى ، وارتباط التطور والتقدم فى الملاحة مع نمو التجارة الدولية، وأصبح طريق السويس هو طريق نقل البضائع الضخمة للهند وتجارة الصين فى ايدى الانجليز(١٣٦) . ودفعت الحاجة الى المواد الخام والاسواق لتصريف المنتجات الى قيام الغرف التجارية فى انجلترا بعقد اجتماع ناقشت فيه احتياجات بريطانيا للاسواق الخارجية وطالبت تلك الغرف ، بالاجماع ، باستبقاء شرق أفريقيا ضمن نطاق الامبراطورية البريطانية للفوائد التجارية التى يمكن ان تجنى منها . وطالبوا وزارة الخارجية بفتح أسواق جديدة للتجارة مثل شرق أفريقيا للقضاء على الضرائب العالية التى تتعرض لها الصناعات البريطانية فى كل مكان وقد تبعت الغرف التجارية ببانشستر وجلاسجو وأدنبره غرف لندن وليفربول فى اعلان رأيها ، وطالبت تلك الغرف بالعمل على مواجهة الصعاب التى تواجه التجارة البريطانية ، والغاء سياسة حرية التجارة التى

(١٢٤) انظر الشكل الخاص بالكابلات البحرية مع افريقيا ص ٢٠٨ .

Geoger Peel, The nerves of the Empire., Op. Cit., (١٢٥)
P P. 264 — 5.

Bullétin Décadaire, No. 478., 12-4-1885. P. 815. (١٢٦)

ارتبطت بها الدولة أو اللجوء لسياسة التوسع المستمر والحصول على مستعمرات لفتح أسواق جديدة . وقد وجدت تلك الآراء صدى لها بين بعض القادة السياسيين لبريطانيا . وكان لورد سولسبرى من بين الذين استجابوا لتلك الآراء . وبين تشمبرلين لرجال الأعمال ان الضرورة تدعو الى الأخذ بسياسة التوسع المستمر ، وان المشاكل التي تؤثر في توسع الامبراطورية لها اثرها على رجال الأعمال .

فهاهى بعض الشعوب الاخرى قد أغلقت موانئها في وجه التجارة البريطانية ، وأصبح مستقبل الطبقة العاملة في بريطانيا يعتمد على النجاح في التمسك بالامبراطورية والتمسك بأى سند قانونى للعمل على توسعها (١٣٧) . وكان لوقوع ساحل شرق أفريقيا على الطريق الموصل بين الهند واليابان أثره في ازدياد أهميته لبريطانيا ، لموانئه الجيدة وخاصة بعد استيلاء فرنسا على جزيرة مدغشقر .

ورأى كتشنر أهمية شرق أفريقيا الاستراتيجية لبريطانيا ورفع مذكرة لوزارة الدفاع مبينا فيها أهمية شرق أفريقيا بالنسبة للمواصلات البريطانية مع الهند وأستراليا ، ورأى ضرورة ربطه بقواعد بريطانيا الامبراطورية في الشرقيين الأدنى والاقصى . وطالب بضرورة ربط بورسعيد بالسويس بخط حديدى وضرورة تحصين جزيرة بريم والاحتفاظ بالقواعد البريطانية في بربره وزيلع وسوقوطرة وانشاء فنار في رأس جاردافوى . وأعلن أن توازن القوى في تلك المنطقة يدعو الى اختيار موقع على ساحل شرق أفريقيا ليكون مركزا بريطانيا وخاصة بعد استيلاء ألمانيا على ميناء دار السلام واستيلاء فرنسا على ميناء ديبجو سواريه Diego Suarez فوجود ألمانيا في تلك المنطقة سيعرض الخط التلغرافى بين عدن وجنوب أفريقيا ومحطة الفحم البريطانية في زنجبار للخطر فى حالة قيام حرب بين البلدين ، اذا أمكن لألمانيا تحويل ميناء دار السلام الى قاعدة حربية فى وقت قصير ، ومنها نستطيع أصابة المصالح البريطانية فى تلك المنطقة بأضرار بالغة . لذلك طالب

Lugard, F., The Rise of our East African Empire. (١٣٧)
London. 1893. P.P. 379 — 381.

كثتشتر بالحصول على امتيازات لادارة ميناء ممباسا ، وبين امكانية انشاء خط حديدي يصل ميناء ممباسا بمنطقة البحيرات العظمى يساعد على تقدم التجارة مع وسط افريقيا . ورغم رفض البحرية البريطانية ذلك الاقتراح لنفقاته الباهظة ، الا أن وزارة الحرب البريطانية ايدته لبسط السيادة البريطانية على الساحل . فقد تستطيع المانيا فى حالة حرب مع بريطانيا الاستيلاء على مخازن الفحم البريطانية ، وستجد بريطانيا نفسها مضطرة للتخلى عن منطقة نفوذها فى ذلك الجزء من الساحل (١٣٨) .

وعلى هذا اهتم سولسبرى فى نوفمبر ١٨٩٥ ، بالاسراع فى الانتهاء من الخط الحديدى الذى يربط ممباسا ببحيرة فيكتوريا ، وحصل من البرلمان على قرض ٢٠٠.٠٠٠ استرلينى . وطلب سولسبرى من كرومر عدم اثارة الاوضاع سواء فى مصر أم فى السودان ، حتى يتم الانتهاء من بناء هذا الخط الحديدى فى اسرع وقت دون مشاكل من جانب فرنسا (١٣٩) . وعارضت انجلترا قيام المانيا ببناء قواعد بحرية فى دار السلام تهدد بريطانيا فى شرق افريقيا ، واوضحت المانيا انها لا ترغب فى انشاء قواعد بل ميناء يمكن تخزين الفحم فيه دون دفع رسوم والسماح بتموين القطع البحرية دون اعتراض من اية دولة (١٤٠) .

واندانت اهيصة زنبار للمحيط الهندى من الناحية الاستراتيجية لبريطانيا فإى احد سيمتلكها سيكون بمثابة ضربة خطيرة للسيادة البحرية البريطانية ليس فقط فى شرق افريقيا ولكن فى العالم العربى (١٤١) . وزنبار تبعد عن انجلترا بمسافة ٨٨٥٠ ميلا حول طريق رأس الرجاء الصالح قبل فتح قناة السويس ،

(١٣٨) جلال يحيى ، شرق افريقيا ص ٢٠٥ - ٢٠٦ ، سمد زغلول

عبد ربه الاستعمار البريطانى فى كينيا ص ٥٤ .

Sanderson, England and the Upper Nile, P. 240. (١٣٩)

(١٤٠) جلال يحيى ، شرق افريقيا ص ١٩٠ - ١٩١ .

Sanderson, op. cit., P. 50. (١٤١)

ففضل معظم الأوربيين الاهتمام بغرب أفريقيا التي لا تبعد إلا بنصف هذه المسافة عن بلادهم . ولكن قناة السويس قريت المسافة ٢٠٠٠ ميل عما سبق من إنجلترا وأصبحت أكثر صلة بمدن وبالهند ، وأثر ذلك بالتالى على موقف بريطانيا تجاه زنجبار خصوصا بعد أن تقوى مركزها فى شركة قناة السويس عام ١٨٧٥ بشرائها لأسهم الحكومة المصرية فى الشركة (١٨٧٢) مما أعطى الأمان لخطوط مواصلاتها المباشرة مع المحيط الهندى بشكل سمح لها بزيادة نفوذها وسيادتها فى تلك البحار الجنوبية (١٨٧٣) .

وبدأت شركات الملاحة البريطانية تأخذ طريقها الى جزيرة زنجبار عبر قناة السويس فى خطوط منتظمة مثل شركة British India Steam Navigation . فبدأت بخدمة بريدية شهرية الى زنجبار وذلك بمساعدة الحكومة البريطانية (١٨٤٤) . وأوضح صحيفه شركة قناة السويس فى تقرير لها أهمية زنجبار التجارية فى هذا الجانب من شرق أفريقيا وأهم البلاد التى تعاملت معها حسب ترتيب أهميتها فى عام ١٨٨٥ هى : بريطانيا - الهند - الولايات المتحدة (نيويورك) - ألمانيا (هامبورج) - فرنسا (مرسيليا) . وأنه يوجد فى زنجبار ١١ بيتا تجارية : أوربي وأمريكي ، وتقوم شركة الملاحة البريطانية : British India بعمليات النقل البحرى الرئيسى لتجارة زنجبار ويمتلك سلطان زنجبار نفسه ست سفن تجارية تقوم بالخدمات الملاحية فيما بين عاصمة بلده والموانئ الهندية (١٨٥٠) .

ولم يعد اهتمام إنجلترا بساحل شرق أفريقيا يستتر وراء محاربة تجارة الرقيق أو ادخال بعثات التبشير والتجارة المشروعة الى وسط القارة او حتى محاولة استغلال الاقليم اقتصاديا بل تعدى

(١٨٧٣) السيد جلال ، الصراع الدولى حول استقلال قناة السويس

ج ١ ص

(١٨٧٣) جلال بحى ، شرق أفريقيا ص ٤٢ .

Roland Olive, History of East Africa, Oxford, 1963. (١٨٤٤)

Bulletin Décadaire, No. 474, 22-2-1885. P. 778. (١٨٥٠)

ذلك ويدخل فى نطاق سياسة انجلترا الامبراطورية فى العالم ، سياستها كدولة ترغب فى الحصول على مناطق استراتيجية مهمة وتسبق غيرها اليها حتى تضمن استغلال الاقليم اقتصاديا (١٤٦) .
واهتمت وزارة الخارجية البريطانية بسواحل شرق افريقيا من الناحية الاستراتيجية بدرجة تفوق اهتمامها لغرب افريقيا ، لأن الأول يقع فى طريق مواصلاتها البحرية للهند خاصة بعد أن بدأت فرنسا تتحرك فى مدغشقر (١٤٧) .

المانيا وشرق افريقيا :

ويرجع اتصال المان بالمان بشرق افريقيا الى عام ١٨٤٢ عندما بدأ تجار مدن الهانزا نشاطهم التجارى بالمنطقة ولم تنته سنة ١٨٨٤ حتى استطاع كارل بيتزر - استجابة للمطالب الوطنية - تأسيس شركة الاستعمار المانى فى ٢٨ فبراير ١٨٨٤ ، وعقد العديد من المعاهدات مع شيوخ منطقة أوساجارا تنازلوا بموجبها عن سيادتهم على المنطقة لشركة شرق افريقيا المانية ، وقد وافق بسمارك على تلك المعاهدات وصدر مرسوم الحماية الامبراطورى فى فبراير ١٨٨٥ . وتوقيع اعلان الحماية الألمانية على منطقة أوساجارا بشرق افريقيا وعقد معاهدة فى نوفمبر ١٨٨٦ (١٤٨) واتفاقية ١٨٩٠ لتحديد منطقتى النفوذ البريطانية والألمانية فى شرق افريقيا ، باستثناء المنطقة الساحلية التى تركت لسلطان زنجبار . ويعقد اتفاقية ١٨٩٠ بين الحكومتين الألمانية والبريطانية تم تقسيم شرق افريقيا وزال نفوذ سلطان زنجبار عن المنطقة وأصبح لزاما على الحكومة الألمانية تأسيس حكومة استعمارية فى شرق افريقيا ، وادارت الحكومة الألمانية المستعمرة سنة ١٨٩١ والفت الحكم العسكرى عام ١٩٠٦ (١٤٩) .

(١٤٦) جلال يحيى ، شرق افريقيا ص ١٥٧ .

(١٤٧) الرجوع السابق ص ١٥٨

(١٤٨) راجع بنود هذه الاتفاقية بالرجع السابق ص ٢٠٧ - ٢٠٨ .

(١٤٩) سعد زغلول عبد ربه ، الاستعمار المانى فى شرق افريقية

ص ١٩٣ .

ولم تقف انجلترا أمام التوسع الألماني مثلما فعلت مع إيطاليا في أفريقيا من أجل إعاقة التوسع الفرنسي ، وبدأت ألمانيا في تطوير تجارتها مع الشرق اعتباراً من عام ١٨٨٨ ، ١٨٩٠ بعد دخول هامبورج وبريمن اتحاد الجمارك الألمانية ١٨٨٨ .

ويعد تحول الخطوط الملاحية الألمانية من الشراخ إلى البخار تأسيس في هامبورج سنة ١٨٨٨ خط « هامبورج - كلكتا » مكملًا لخط الهانزا وخط « ألمانيا - استراليا » منافسًا لخط شمال ألمانيا North German Lloyds وبدأ خط « هامبورج - كلكتا » خدماته في عام ١٨٩٠ بعد إنشاء خط ريكمرز Reckmers Line خدماته الملاحية بالسفن التجارية عبر قناة السويس لنقل الأرز من زنجون إلى بريمنهافن ، وبدأ خط الملاحية « ألمانيا - استراليا » خدماته متفاديا الموانئ البريطانية في عام ١٨٨٩ .

وبالتالي بسبب ما ذكرنا أعلاه عتبة كبرى أمام الحماس الاستعماري الألماني وشجعت الآمال الألمانية لإنشاء مستعمرة في خط الاستواء مثل تأسيس « الخط الملاحى لشرق أفريقيا الألمانية » : في هامبورج في ١٩ أبريل ١٨٩٠ . وكانت الشركة الملاحية الألمانية - الشركة الوحيدة - التي تأسست بناء على طلب من الحكومة الألمانية وبمساعدة منها ١٨٩٠ (٢٣ يوليو - ٢٧ أغسطس ١٨٩٠) . وقد تم تنظيم التوسع الأفريقي بالاتفاقية الألمانية - الانجليزية (أول يوليو ١٨٩٠) بتقسيم شرق أفريقيا مثلما قسم مؤتمر برلين ١٨٨٥ غرب أفريقيا ، على رغم من أن هذه الاتفاقية حملت أحلام « شريط مستمر من الممتلكات البريطانية » من جنوب إلى شمال أفريقيا (١٥٠) .

هذا وقد انتشرت التجارة الألمانية في الخارج تحت علم آخر غير علم الامبراطورية الألمانية حتى في الأراضي التي اكتشفها المواطنون الألمان - ورأى المواطنون الألمان أن الوقت قد حان ليأخذ

العلم الألماني مكانه فيما وراء البحار والحصول على أسواق جديدة بالخارج والاعتماد على الأسطول الألماني والا تعرضت التجارة الألمانية لخطر متزايدة . إلا أن بسمارك رأى أن ألمانيا دولة قارية عليها أن تتحكم في الدول الأوروبية حتى لا تصبح دولة من الدرجة الثانية ويتطلب ذلك جيشاً ألمانياً قوياً وأن دخول ألمانيا الميدان الاستعماري خارج أوروبا سيكون له رد فعل عنيف على الموقف الأوربي - وكان بسمارك يرى ضرورة إنشاء أسطول ألماني قوي يستطيع مواجهة الأسطول البريطاني إذا أرادت ألمانيا الحصول على مستعمرات خارجية ، وأن المستعمرات ستكون من أسباب ضعف الامبراطورية الألمانية لاحتياجها لأسطول قوي يدافع عنها بينما موقع ألمانيا الجغرافي قاري ولا يتطلب تحويلها إلى دولة بحرية من الدرجة الأولى (١٥١) . ورغم ذلك أسس كارل بيتزر جمعيات استعمارية ١٨٨٢ برئاسة وأصبح لها فروع منتشرة في جميع أنحاء ألمانيا وأصبح عدد أعضائها في عام ١٨٨٥ أكثر من عشرة آلاف عضو من بينهم عدد كبير من ذوي النفوذ رجال الأعمال والصحافة والجامعات والحكومة ، ولكن بسمارك كان مسئولاً مباشرة أمام الامبراطور الألماني عن سياسة ألمانيا الخارجية . ووقف أمام التوسع الاستعماري ولكن في عام ١٨٨٤ نجح كارل بيتزر في تأسيس مستعمرة ألمانية في شرق أفريقيا . ويعتبر بسمارك على أية حال المؤسس الحقيقي للامبراطورية الألمانية فيما وراء البحار ، رغم معارضة سياسة التوسع الألماني حتى سنة ١٨٨٤ (١٥٢) .

ويعد حصول ألمانيا على مستعمرات في شرق أفريقيا تزايدت تجارتها معها وفتح أسواقها للتجارة الألمانية ، وكان لقناة السويس دورها الخطير بعد أن فتحت الطريق البري للهجرة الأوروبية التي تدفقت على المناطق المستعمرة فيما بين الحبشة حتى الممتلكات البرتغالية في موزمبيق .

ونشرت صحيفة شركة قناة السويس دراسة عن التوسع الامبريالى الالمانى فى شرق افريقيا جاء فيها ان الاراضى التى استولت عليها المانيا سميت « طريق المستقبل » للتجارة بين وسط افريقيا واوربا والسفوح الشرقية ، وهى مصب الاقاليم الخصبة وثروات الداخل فى اعلى النيل والكونغو على انه طريق القوافل . وعند شق الخط الحديدى السريع لربط المناطق الخصبة فى الداخل مع المحيط الهندى فان هذه الحركة التجارية الهائلة سوف يخدمها بالضرورة طريق قناة السويس الذى تزايدت فيه حركة الملاحة نتيجة ازدياد خطوط ملاحية منتظمة لشرق افريقيا وعن طريق ارسال سفن البضاعة فى مواسم التصدير المختلفة لجميع الحاصلات الى الموانى التى تمركزت فيها البعثات التجارية (١٥٣) . وفى اطار زيادة التبادل التجارى والاستفادة من المستعمرات الالمانية فى شرق افريقيا ، اجتمعت اللجنة الالمانية لافريقيا الشرقية فى قصر الرايشسستاج بحضور مندوب عن بسمارك ورجال المال والتجارة وبلغت قيمة الاسهم ٢٨٠ سهما (١٠٠٠٠ مارك للسهم) ورأس المال ٢٨ مليون مارك (٣٤ مليون فرنك) ، وان هذه الشركة ستقوم بتنفيذ مشروعات سبق اعدادها منذ فترة بمعرفتها . ومن جانب آخر فان لجنة مؤقتة للمؤسسة الالمانية فى ويتو Witou (بشرق افريقيا) قد طالبت بحققها فى جزء من اراضى ويتو وادخلت فى ملكيتها ٢٥ ميلا مربعا حيث تقوم بالزراعة والتجارة فيها علاوة على المصانع والتجارة التى اقيمت فيها من قبل (١٥٤) .

ولعبت الشركات الملاحية الالمانية دورها الرئيسى بربط المانيا بشرق افريقيا عن طريق قناة السويس . ووافق الرايشسستاج Reichstag على تخصيص الاعانات المالية اللازمة لانشاء الخطوط الملاحية لتنشيط الحركة الاستعمارية .

وقد اعلنت بعض الصحف الالمانية فى نهاية عام ١٨٨٧ ان هناك شائعات فى هامبورج عن ان الحكومة الالمانية سوف تدفع

Bulletin Décadaire, No. 548, 27-2-1887. P. 1403.

(١٥٣)

Ibid., No. 550. 2-4-1887. P. 1426.

(١٥٤)

اعانة مالية لتسيير خط ملاحي من المانيا الى ساحل شرق افريقيا
والكاتب . ولم يكن هناك سوى سفينة واحدة تقوم بالخدمة فيما بين
المانيا وزنبار (١٥٥) .

وكانت الخدمات الملاحية بين شرق افريقيا وأوربا تتم بواسطة
الخط الملاحى البريطانى من لندن الى زنبار ، والخط الملاحى
الفرنسى لشركة المساجيرى ماريتيم البحرى من مرسيليا الى
مدغشقر مارا بزنباز . أما خط الملاحه الألمانى (North German
Lloyds) بين المانيا والشرق الأقصى فقد كان يفرغ البضائع
الخاصة بشرق افريقيا بعدن لاعادة شحنها من جديد وقد حصلت
الحكومة الألمانية على موافقة الرايشتاج فى ١٦ أبريل ١٨٨٥ على
منح اعانة للشركات الملاحية الألمانية لإنشاء خط ملاحي بين المانيا
والشرق ، وبلغت الاعانة ٢٢,٠٠٠ جنيه ومنحت الحكومة الألمانية
امتيازات استغلال الخطوط الملاحية الى شركة « لويذر شمال المانيا »
لدة خمس عشرة سنة وقسمت الاعانة على أساس ٨٥,٠٠٠ جنيه لخط
الشرق الأقصى الملاحى و ١١٥,٠٠٠ جنيه لخط استراليا و ٢٠٠٠
جنيه لفرع البحر المتوسط الملاحى ثم منحت شركة لويذر اعانة
اضافية قدرها ٧٥,٠٠٠ جنيه فى ٣ أبريل ١٨٩٨ لإنشاء خط ملاحي
يستغرق ١٤ يوما بين المانيا والصين وعُدل عقد الامتياز فى ١١
أبريل ١٨٩٩ وأصبحت المنحة السنوية المعطاة للشركة ٢٧٩,٥٠٠
جنيه لمدة ١٥ عاما (١٥٦) . وكانت سياسة المانيا بوجه عام هى
تشجيع ومساندة توسيع تجارتها الخارجية (١٥٧) . وقد وافق
الرايشتاج فى ١٨٩٠ على لائحة إنشاء خط ملاحي الى شرق

Ibid. 572, 12-11-1887. P. 1538

(١٥٥)

(Le Journal des Transportes). نقلا من صحيفة

(١٥٦) سعد زقلول عبد ربه ، الاستثمار الألمانى فى شرق افريقيا

ص ١٩٤ .

The Empire and The Century, op. cit., P. 62.

(١٥٧)

أفريقيا خدمة للتجارة والصناعة الألمانية . فتكونت شركة خط شرق أفريقيا الألمانية Deuth Ostafrike Line الملاحي برأسمال قدره ستة ملايين مارك ، ومنحت الحكومة الألمانية الشركة الجديدة اعانة سنوية قدرها ٩٠٠.٠٠٠ مارك الماني لمدة عشر سنوات للقيام بخدمات بحرية منتظمة بين هامبورج وخليج دليجوا عن طريق روتردام - بورسعيد السويس - عدن - زنجبار - موزمبيق . على أن تقوم بواخر الشركة بثلاث عشرة رحلة في العام ، والا تقل حمولة السفينة عن ٢٠٠٠ طن ، وتخفيض أجره سفر موظفي الحكومة ورسوم نقل البضائع الحكومية بمقدار ٢٠٪ . ولم تكف الحكومة الألمانية بالخط الملاحي الرئيسي من هامبورج الى خليج دليجوا ، بل انشأت خطا ملاحيا آخر للخدمات الساحلية فيما بين موانئ شرق أفريقيا الألمانية وموانئ أفريقيا البرتغالية وقد منيت شركة خط أفريقيا الملاحي في ١٨٩٠ - ١٨٩١ في أولى سنوات عملها - بفسارة قدرها ٥٠٠.٠٠٠ مارك (١٥٨) ورغم الصعوبات المالية التي صادفت شركة خط شرق أفريقيا الملاحي الا ان التقدم الذي احرزه الخط الملاحي في المدة (١٨٩٠ - ١٨٩٩) كان تقدما ملحوظا ، وتطوعت الشركة في عام ١٨٩٢ بعد الخط الرئيسي (هامبورج - دليجوا) الى دريان وحصلت للشركة من الحكومة البرتغالية على امتياز نقل بضائع الحكومة البرتغالية والمسافرين البرتغاليين بعد تصفية الخط الملاحي البرتغالي . وقد اسفلت الشركة تحسينات ملحوظة على الخدمة الملاحية في خط شرق أفريقيا ١٨٩٥ رغم تخفيض رأسمالها من ٩٠٠.٠٠٠ مارك الى خمسة ملايين مارك واصبحت الخدمة الملاحية على خط شرق أفريقيا الألماني ١٨٩٦ أرخص وأسرع بعد استخدام الشركة للسفينتين البخاريتين : Konig, Herzog اللتين استخدمتا الرفاس في حركتهما . ولم يمض عام ١٨٩٦ حتى أصبحت الرحلات الملاحية كل ثلاثة أسابيع ، ثم خفضت المدة الى أسبوعين في عام ١٨٩٨ . وقد

(١٥٨) سعد زغلول عبد ربه ، الاستعمار الألماني ص ١٩٢ - ١٩٥ .

أدى تشغيل خط شرق أفريقيا الملاحى الى تنشيط تجارة المنطقة فى
المدة ١٨٩١ - ١٨٩٨ ، وكانت الزيادة واضحة وجوهرية وبلغت
حمولة السفن فى هذا الخط من البضائع ٢١٦٥١ طنا قيمتها
٦١٠.٠٠٠ جنيه فى عام ١٨٩١ ، فارتفعت الى ٧٨٥١٧ طنا بما
قيمتها ١٩٥٦٩٥٠ رافيا فيها فى سنة ١٨٩٨ وارتفعت قيمة البضائع
الالمانية من ٣٠٠.٠٠٠ جنيه الى ٩٥٩٦٠٠ جنيه ، واستطاعت
الشركة فى سنتى ١٨٩٥ و ١٨٩٦ دفع فائدة قدرها ٦٪ وحصل
أصحاب الأسهم على أرباح قدرها ٣٪ من قيمة الأسهم (١٥٩) .

وأدت الامتيازات التى منحتها الحكومة الالمانية لنقل البضائع
بالسكك الحديدية والسفن الى زيادة حجم التجارة الالمانية مع شرق
أفريقيا الالمانية ومع جمهورية جنوب أفريقيا - وقد استعملت
الحكومة الالمانية كل طريقة ممكنة لتسهيل شحن البضائع من المانيا
لشرق أفريقيا والترنسلال وجعلها كافية وأجورها معقولة ، فأوجدت
نظام فواتير الشحن للنقل العابر Transit والتأمين البحرى ،
وسهلت حركة النقل وخففت أسعارها وأصبح فى استطاعة رجل
الطبقة الوسطى تحمل أسعار النقل والتأمين من أى مدينة المانية
الى أى مكان آخر . وكانت الحكومة الالمانية تأمل من تلك الامتيازات
أن تشمل مستعمرة الكاب والتى بلغت قيمة الصادرات الالمانية اليها
٧٣٥٠.٠٠٠ جنيه فى عام ١٨٩٨ ، وبلغت قيمة الواردات منها
٩٨٩.٨٠٠ جنيه استرلينى فى نفس العام . وقد بلغت قيمة الصوف
المستورد (١٨٩٨) من مستعمرة الكاب ٨٩٦.٦٥٠ استرلينى ويمثل
هذا الرقم ١٠/١ واردات المانيا من الصوف اللازم لصناعة النسيج
بها (١٦٠) . وإذا كان الألمان قد سيطروا فى عام ١٨٩٠ من الناحية
السياسية على شرق أفريقيا الالمانية ، الا أن تجارة المنطقة استمرت
تتجه الى زفبار وارتبطت بها حتى عام ١٩٠٠ . ولم يرض الألمان
الذين رغبوا فى التحكم فى تجارة مستعمراتهم وتوجيهها عن الروابط
الوثيقة بين زفبار وشرق أفريقيا الالمانية وتحكمها فى تجارتها

(١٥٩) سعد زغلول عبد ربه ، الاستعمار الالمانى ص ١٩٥ .

(١٦٠) المرجع السابق ص ١٩٦ .

الداخلية والخارجية - وقد ظهرت عوامل أساسية أدت الى القضاء على تحكم زنجبار فى تجارة شرق افريقيا الألمانية ، فقد تم انشاء خط ملاحى بين ألمانيا وشرق افريقيا الألمانية - كما رأينا - وتم ربط دار السلام بالخط البرقى البحرى الواصل بين عدن وجنوب افريقيا ، كما بدىء فى انشاء خطوط السكك الحديدية ، وكانت هذه العوامل ذات اثر كبير فى تحويل تجارة شرق افريقيا الألمانية وفصم الروابط الشديدة التى كانت تربط تجارة شرق افريقيا الألمانية بزنجبار (١٦١) .

فرنسا والمحيط الهندى وشرق افريقيا :

وكانت فرنسا القوة البحرية الثالثة فى المحيط الهندى ، فها هو الريان جولييان Guilan الفرنسى قائد احدى السفن التجارية الفرنسية يعلن نتيجة تجاربه مع شرق افريقيا ضرورة قيام منطقة نفوذ فرنسية فى تلك المنطقة لموازنة النفوذ البريطانى هناك ، واعلن ان المرء فى طريقه الى الشرق لا يصادف الا العلم البريطانى خلال الرحلة من عدن الى اليابان أو نيوزيلاند ، ولهذا فهو يأمل فى انشاء فرع ملاحى يصل شرق افريقيا بالطريق البرى الى الشرق تسوده المصالح الفرنسية ، ويربط بين جزر بوربون ومدغشقر ومجموعة جزر القمر (١٦٢) وماهى فرنسا تفتتح ميناء جديدا فى سايجون Saigon (يناير ١٨٨٨) وفى جيبوتى (١٨٨٨) مجبرة بريطانيا لتقوية عدن ، ولكى توقع بريطانيا معاهدات حماية مع ثمانية من شيوخ المناطق والسلطين فى المناطق المجاورة فى عام ١٨٨٨ وبذلك وضعت أساس محمية عدن الشرقية (١٦٣) . وكانت فرنسا تعرف انه ليس فى وسعها معارضة انجلترا فى سلطنة زنجبار ، أو محاولة منافستها فى عدن ، لذلك اتجهت انظار الحكومة الفرنسية صوب جزيرة مدغشقر التى قبلت

(١٦١) المرجع السابق ص ١٦٨ - ١٧٠ .

(١٦٢) سعد زغلول عبد ربه ، الاستعمار البريطانى فى كينيا (١٨٥٦ -

١٩٢٢) ص ٥١ - ٥٢ .

Farnie, op. cit., P. 432.

(١٦٣)

تسير فرنسا لشئونها الخارجية في عام ١٨٨٣ وصبوب جزر الكومور (١٦٤) التي تعهد أحد شيوخها بعدم قبول حماية أية دولة اجنبية بدون الحصول على موافقة فرنسا ، مما مهد اعتراف انجلترا والمانيا بهذا الوضع سنة ١٨٨٦ (١٦٥) .

وتركزت اهتمامات فرنسا على جزيرة مدغشقر وثرواتها ، وهامى جمعية الدراسات الاستعمارية والبحرية «La Société des Etudes Colonialet Maritimes» وقد خاطبت جميع الغرف التجارية والنقابات فى فرنسا لتوجيه انتباههم للمازى المهمة التى ستحصل عليها فرنسا من جزيرة مدغشقر سياسيا واقتصاديا واستراتيجيا (١٦٦) .

وقد بلغت جملة تجارة مدغشقر مع أوروبا وأمريكا - قبل الحرب - ما قيمته ٤٠ مليون فرنك عن طريق مينائى : تاماتاف وماجونجا «Tamatave, Majunga» وبلغ عدد سكان الجزيرة ٣ ملايين نسمة (فى عام ١٨٨٥) . واكدت الجمعية على أهمية الجزيرة ولتصريف المصنوعات الفرنسية واستيراد المواد الأولية ، علاوة على موقع الجزيرة فى المحيط الهندى فى مواجهة الساحل الأفريقى الشرقى فى الطريق الى الهند ، وفى طريق المستقبل لتجارة استراليا والشرق الأقصى مع أفريقيا الشرقية . وعلى هذا يمكن أن تصبح مدغشقر أكبر المستودعات فى العالم ، علاوة على أن مبناء ديبجو سوارتز يعد ميناء حريبا من الدرجة الاولى ، بينما ميناء «ماجونجا» واحد من الموانئ المجاورة له علاقات واسعة مع الساحل الأفريقى الممتد من الكاب حتى زنجبار ، مثل الدور الذى تقوم به هونج كونج فى مواجهة الساحل الآسيوى (١٦٧) .

(١٦٤) شمال غرب جزيرة مدغشقر .

(١٦٥) جلال يحيى ، شرق أفريقيا ص ١٤٧ .

Bullétin Décadaire, No. 502, 2-12-1885. P. 973. (١٦٦)

Ibid. No. 502, P. 973. (١٦٧)

وتوضح الاحصائية التالية مدى تطور العلاقات التجارية بين فرنسا ومدغشقر منذ افتتاح قناة السويس للملاحة (١٦٨) .

سنة ١٨٨٥			سنة ١٨٦٩		
الاجمالى	الأجنبية	الاجمالى	الأجنبية	الفرنسية	الفرنسية
٢٥٥١٠	١٠٢٩١	١٥٢١٩	١٢٠٨٨	٦٦٩	١١٤١٩
طنا	طنا	طنا	طنا	طنا	طنا

هذا وقد حصلت فرنسا على ميناء ديجو سوارتز فى عام ١٨٨٥ ، بعد الحملة التاديبية التى قامت بها على الجزيرة ، ودخلت الجزيرة فى اطار شبكة المساومات الاستعمارية ، حيث تم الاعتراف بحماية فرنسا عليها فى عام ١٨٩٠ ، فى مقابل اعتراف فرنسا بحصول انجلترا والمانيا على شرق افريقيا (١٦٩) . وأعفت فرنسا جميع واردات الجزيرة من البضائع الفرنسية من رسوم الجمارك فى الوقت الذى فرضت فيه رسوم على البضائع الأجنبية . وقد أدى ذلك الى القضاء على تجارة أمريكا مع الجزيرة وخفضه من تجارة بريطانيا معها من ١٧٩٠٠٠ استرلينى الى ١٤٢٠٠٠ فى عام واحد (١٧٠) وأتمت فرنسا بمدغشقر باعتبارها محطة فى طريقها الملاحى وربطها بالشرق الاقصى والاقيانوسية . وبهدف تسهيل العلاقات والروابط بين كاليدونيا الجديدة والممتلكات الفرنسية الأخرى ومياه المحيط الهندى قامت الحكومة الفرنسية بصرف اعانة مالية لتسيير خط ملاحى جديد واضافى يضاف الى خط المساجيرى مارينيم للعمل فى الخدمة فيما بين مارسيليا واستراليا ونومى

Ibid. No. 558, 22-6-1882. P. 1474.

(١٦٨)

Moon, Parkdr, op. cit., PP. 184 — 5.

(١٦٩)

Ibid. P. 186.

(١٧٠)

Nommée (١٧١) ، وقد باشر هذا الخط فيما بين مدغشقر ونومي وجزيرة رينيون Reunion (شرق جزيرة مدغشقر) وموزمبيق وجزيرة Mayotte الفرنسية - من غرب مدغشقر - وقامت السفينة Ebra هذا الخط (١٧٢) .

إيطاليا وشرق أفريقيا :

كما وجدت السفن الإيطالية العابرة لقناة السويس طريقها صوباً شرق أفريقيا أيضاً لتشارك في أسلاب هذه المناطق التي أصبحت - بفضل قناة السويس - طريقاً ملاحياً سهلاً وقريباً من الموانئ الإيطالية . وبدأ النشاط الإيطالي على سواحل المحيط الهندي في ممتلكات سلطان زنبار ومع الشيوخ المحليين ولكن إيطاليا وصلت متأخرة عن غيرها في هذه الجهات ، وكان عليها أن تحسب حساباً للنفوذ البريطاني الذي كان قد ثبت أقدامه على الشاطئ الأفريقي الشرقي والنفوذ البريطاني الذي أخذ طريقه لأنشاء مستعمرة تجانيقا ، ولم يشغل ذلك الجزء من أفريقيا المظل على المحيط الهندي فكر الحكومة الإيطالية قبل عام ١٨٨٥ . ففي فبراير من هذا العام وصلت السفينة الحربية الإيطالية « بارباريجو » Barbarigo الى مصوع متجهة صوب عصب ومنها الى مصب نهر الجوبا Juba وأعلنوا للسلطان رغبة حكومتهم في انشاء علاقات مع زنبار ، وتأسيس إحدى المنشآت التجارية وتظاهروا بأن حكومتهم لم تكلفهم الا بدراسة الحالة التجارية والاقتصادية لتلك المناطق . ولكن هدفهم هو الحصول على ميناء Durnfond أو أسمابو أو أي ميناء آخر يقع على سواحل الصومال ويكون قريباً من مصب نهر الجوبا . ووقع الريان تشكي معاهدة مع السلطان برغش في ٢٨ مايو ١٨٨٥ باعطاء الإيطاليين حرية البيع والشراء للأراضي والبيوت والمحلات في بلاد سلطان زنبار (١٧٣) .

(١٧١) هي ميناء كاليديونيا الجديدة الرئيسي وعاصمتها في نفس الوقت

وقع في أقصى الطرف الجنوبي الغربي لهذه الجزيرة .

Bulletin Décadaire, No. 507, 22-1-1886. P. 999.

(١٧٢)

(١٧٣) جلال يحيى ، شرق أفريقيا ص ٢١٤ - ٢١٦ .

ولكن كالعادة دخلت ايطاليا بعد ذلك فى مساومات وضغوط ونجحت فى الحصول على الأجزاء الشمالية لشرق أفريقيا (الصومال الايطالى) بناء على الاتفاقية الموقعة بين ايطاليا وفرنسا فى ١٢ أغسطس ١٨٩٢ . واجرت ايطاليا الساحل فى مقابل ١٦٠.٠٠٠ روبية سنويا (١٧٤) .

وكان لبريطانيا دور كبير فى هذه الاتفاقيات ، وسياسة ايطاليا الاستعمارية فى شرق أفريقيا هى التى رمت بايطاليا فى احضان إنجلترا ، ولا سيما بعد كارثة عنوة التى هزمت فيها القوات الايطالية . فتأكدت إنجلترا أن ايطاليا لن تنضم الى جانب فرنسا فى أزمة فاشودا .

وفى أوائل القرن العشرين لم تثر ايطاليا أية صعوبات لانجلترا فى مصر (١٧٥) .

قناة السويس وجنوب أفريقيا :

ولم تفتح قناة السويس الباب فقط امام اساطيل أوروبا لبسط نفوذها فى شرق أفريقيا والمحيط الهندى ولكن وجدت هذه السفن طريقها أيضا الى جنوب أفريقيا .

فعندما انتهى امتياز شركة خط شرق أفريقيا الملاحي عام ١٩٠٠ ، تقدمت الحكومة الألمانية بلائحة جديدة للرايشستاغ للموافقة على تخصيص اعانة مالية للخط الملاحي الى جنوب أفريقيا وقد عهدت الحكومة الألمانية بامتياز الاستغلال للخط الملاحي فى ١٩٠٠ لشركة خط شرق أفريقيا الملاحي لمدة ١٥ سنة ، نظير اعانة مالية سنوية قدرها ٦٧٥.٠٠٠ استرليني ، ونص العقد الجديد على

Moon, Parker, op. cit., P.P. 136 — 137.

(١٧٤)

وانظر أيضا جلال يحيى ، شرق أفريقيا ص ٢٨٠ .

(١٧٥) محمد مصطفى صفوت ، الاحتلال الانجليزى لمصر ص ١٦١ .

انشاء خط ملاحي يتردد بين المانيا وجنوب افريقيا عن طريق قناة السويس وجزر كناري ، كل اسبوعين بالتبادل .

كما نص العقد على انشاء خط فرعى يربط بين هامبورج وشرق افريقيا كل اسبوعين عن طريق قناة السويس . كما نص العقد على الا تقل سرعة السفن العاملة على الخط الرئيسى بين أوروبا والكاب عن ١٢ عقدة والا تقل سرعة الخط الشرقى بين نابلى ودار السلام والامتدادات الفرعية الاخرى عن ١٠ ١/٢ عقدة وزيادة السرعة لمقابلة المنافسة الاجنبية دون زيادة قيمة الاعانة الحكومية وبشرط الا تحصل الخطوط الأجنبية الاخرى على تعويضات لزيادة سرعتها . وكانت حمولة السفن الجديدة على ذلك الخط لا تقل عن ٥٠٠٠ طن . وكانت الحكومة الألمانية تهدف من وراء منح اعانة مالية للخط الملاحي الى جنوب افريقيا ١٩٠٠ الى تنمية التجارة الألمانية وضمان سوق اكبر للمنتجات الألمانية فى القارة الأفريقية . وأدت الرغبة فى تشجيع بناء السفن الألمانية والانتاج الوطنى الى ١٨٩٨ الى اضافة تسع سفن جديدة حمولتها ٢٥٦٠٣ أطنان الى السفن العاملة على خط شرق افريقيا الملاحي تكلفت ٥٥٠.٠٠٠ جنيه استرلينى ، ولم تكن الرغبة الألمانية فى تنمية التجارة وضمان اسواق اكبر هى الأسباب الوحيدة لاهتمام الحكومة الألمانية بخط شرق افريقيا الملاحي وجنوب افريقيا الملاحي ، بل الرغبة الألمانية فى تحرير التجارة الألمانية من تحكّم الوكلاء الأجانب والبيوت التجارية الأجنبية والتقليل من التلف الناتج عن إعادة الشحن للبضائع بانشاء نظام مواصلات مستقل يستخدم اثناء الحرب تحت حماية الأسطول الألماني . وفى نفس الوقت أدت العلاقات الاقتصادية المتزايدة بين المانيا ومستعمرة الكاب لمحاولة الحكومة الألمانية ايجاد مواصلات بحرية مباشرة معها للقضاء على احتكار الحكومة البريطانية لنقل البضائع من جنوب افريقيا والمساعدة على انتشار الصناعات الألمانية(١٧٦) .

(١٧٦) سعد زغلول عبد ربه ، الاستثمار الألماني فى شرق افريقيا

ص ١٩٦ - ١٩٧ .

ولقد أدى اكتشاف الذهب فى Witwiersand, Barberton الى ثورة فى صادرات مدينة الكاب اعتباراً من عام ١٨٨٦ ، وكان علامة بارزة على التوسع التجارى والملاحه مع جنوب افريقيا ، وتجديد الاهتمام بطريق المحيط الواسع عبر الكاب كما كان من قبل .

وظل ذلك الطريق مفتوحا لبريطانيا بعيدا عن كراهية السيطرة ، غير معرض للغلق أو التدمير مثل طريق قناة السويس . وقد تزعم تشارلز ديك المناداة باستخدام هذا الطريق (١٧٧) .

هذا وقد أعلن رئيس وزراء مستعمرة الكاب فى أول اجتماع لمؤتمر المستعمرات : « أن حكومة الكاب ليس لها مصلحة على أية حال فى ابقاء قناة السويس مفتوحة » (١٧٨) .

الشرق الأقصى والاقيانوسية :

كذلك امتد أثر قناة السويس للشرق الأقصى ، الذى كان خلال القرن التاسع عشر مسرحا للصراع الاستعمارى فى ثلاث دوائر هى :

- ١ - الهند الصينية بما فيها الملايو .
- ٢ - الصين ولاسيما سواحلها .
- ٣ - جزر الاقيانوسية المتناثرة .

فقد سهلت قناة السويس للدول الأوربية التى لها مستعمرات فى هذه المناطق وجعلتها أكثر قربا ، فتخلت أساطيل هذه الدول عن استخدام طريق رأس الرجاء الصالح ، وعمدت الى عبور قناة السويس ، وأصبح الطريق البحرى الجديد يمر عبر محطات للتزود بالوقود ومراكز لأصلاح وصيانة السفن فى جبل طارق ومالطة وپورسعيد والسويس وعدن وسنغافورة . وأصبحت قناة السويس

Farnie., op. cit., P. 334.

(١٧٧)

Ibid.

(١٧٨)

طريق الجنود تلبية لحركة المد الاستعماري للشرق الأقصى في
الربع الاخير من القرن التاسع عشر .

ونشرت صحيفة شركة قناة السويس أرقاما بالقوات العسكرية
وكذلك السفن الحربية التي عبرت قناة السويس . وامتدت المصالح
البريطانية التجارية وبالتالي الاستعمارية الى الصين والشرق
الأقصى وتطورت مصالحها التجارية مع الصين واليابان . ولقد
خلق التطور الصناعي السريع لبريطانيا حاجة ملحة لمجالات من
التوسع التجاري ، وأصبحت هدفا دوليا للسياسة البريطانية لتأمين
الأسواق في هذا العالم الذي يستطيع استيعاب كمية كبيرة من
التجارة عن أية منطقة أخرى . وكانت الصين دائما في نظر
بريطانيا هي « ثروة تجارية أسطورية » تفتح مجالات لا حصر لها ،
وآمالا غير محدودة لدولة صناعية كبرى مثل انجلترا . وكان العمل
الرئيسي أمام الدبلوماسية البريطانية خلال الجزء الأكبر من هذه
الفترة (١٨٧٤ - ١٨٩٤) هو فتح أسواق الصين للتجارة
البريطانية (١٧٩) . وكانت سياسة بريطانيا تجاه الشرق الأقصى
هي سياسة الباب المفتوح ، وهي تعنى فتح قنوات للتجارة بالقوة
والإبقاء على الصين كمجال نفوذ للجميع (١٨٠) .

وظلت بريطانيا تسيطر على الطرق المؤدية للشرق : طريق قناة
السويس ، وطريق رأس الرجاء الصالح وطريق سكة حديد : كندا -
الباسيفيكي The Canadian Pacific Railway . وقد ربط هذا
الخط موانئ الباسيفيك الأكثر قربا من الصين بموانئ الاطلنطي
القريية من أوروبا . وكطريق امبريالي رئيسي ، أصبح خط حديد :
« كندا - الباسيفيك C.P.R. ضروريا كامتداد للخطوط البحرية
أكثر منه خط أو « وصلة » مستقلة بذاتها . وبالنسبة له كطريق
تجاري لا يمكن له منافسة الطريق البحري المستمر مثل قناة
السويس وطريق الكاب ، فيما عدا نقل الأشياء الثمينة المرتفعة

Hubbard, G.E., British far Eastern Policy., New York (١٧٩)
1943. P. 7.

Ibid.

(١٨٠)

الثلث مثل : الشاي والحبر التي تستطيع تحمل أسعار الشحن المرتفعة . وبالنسبة للمسافرين يمكن أن يستخدم مقط كخط موسمي . فهو غير محتمل شتاء ، مثلها هو طريق البحر الأحمر صيفا . وبعد تحويل بريد شنغهاي واليابان صوب خط C.P.R. ، أنهت شركة P & O في عام ١٨٩٤ الخدمة المباشرة من لندن الى الشرق الأقصى ، التي بدأت عام ١٨٨٠ ، وقوى من ذلك منافسة خط الباسفيكي C.P.R. وانشاء خط حديد سيبيريا ، وذلك للاسراع ينقل بريدها الى شنغهاي . ففي الفترة ما بين (١٨٨٩ - ١٨٩٣) ازدادت سرعة نقل البريد فيما بين لندن وملبورن بمعدل ٩٪ اي ٣٢ يوما وتسع ساعات . وبريد لندن - بمباي بنسبة ١٥٪ الى ١٤ يوما ، ولكن بريد لندن - شنغهاي بنسبة ٢٢٪ من (٢٧ يوم الى ٢٩ يوما) . وشاركت شركة P & O في نقل الجنود للهند (١٨١) .

وكانت هناك مراكز وموانئ رئيسية لبريطانيا في الشرق الأقصى تمثلت في الموانئ الثلاثة المهمة : **سنغافورة وكولومبو وهونج كونج** ، قوت الخط البريطاني الحصين الذي يربطه مع جبل طارق ومالطة وعدن الطريق الرئيسي للمحيط العظيم من أوروبا الى الصين واليابان ، فمسافة ١٠,٠٠٠ ميل من المياه التي تفصل إنجلترا عن الصين ، لا يمكن لأحد أن ينكر حقيقة مهمة وهي أن أية سفينة من أي جنسية تقوم برحلة مباشرة من أوروبا الى الصين أو اليابان لابد وأن تستخدم الموانئ البريطانية . وإذا حدث ونشبت حرب وأغلقت كل موانئ المستعمرات البريطانية في وجه سفن الأعداء ، فإن التجارة مع الشرق الأقصى عن طريق قناة السويس ستصبح مستحيلة بالنسبة لسفن أعداء بريطانيا (١٨٢) فسنغافورة هي سوق الأرخبيل Archipelago ومركز تجارة الملايو وسيام والهند الصينية الفرنسية وبورنيو وسراوك والفلبين الى حد

Farnie, op. cit., P. 451.

(١٨١)

Sir Frank Swettenham, The straits settlements and (١٨٢)

beyond., The Empire and Century, op. cit., P. 331.

ما . ونوق كل ذلك فهى مركز رئيسى للتكوين بالفحم ونقطة مرور .
وبعد فتح قناة السويس تطورت سنغافورة تطورا عظيما واستفادت
كثيرا من تجارة الغرب المتجهة للصين واليابان .

قناة السويس وجزر ابريد الجديدة : New Hebrides

وهى مجموعة جزر تقع على بعد حوالى ألف ميل من سواحل
استراليا ونيوزيلاند وحوالى ثلث هذه المسافة من كاليدونيا
الجديدة (١٨٣) . وأسس بعض الفرنسيين « الشركة الكاليدونية
لأبريد الجديدة :

«La Compagnie Cale'donienne des Nouvelles Hebrides»

لشراء الاراضى الزراعية فى مختلف جزر ابريد الجديدة . وقد
وجه درمندولف سؤالا فى مجلس العموم البريطانى - فى ٩ يوليو
١٨٨٣ - عن حقيقة ما أشيع من أن فرنسا قد ضمت إليها جزر
ابريد الجديدة، ونفى لورد ادmond فترموريس
«Fitmaurice» هذه الشائعة . وكانت الحكومة الفرنسية قد
استفسرت عن المعاملة السيئة التى تعرض لها المستوطنون
الفرنسيون من جانب المستوطنين الانجليز باستراليا . ولجأت
فرنسا للطريق الدبلوماسى لضم ابريد الجديدة إليها ، فانهزت
فرصة مؤتمر برلين الافريقى (١٥ نوفمبر ١٨٨٤ - ٢٦ فبراير
١٨٨٥) وطلبت موافقة بريطانيا على ضم ابريد الجديدة مقابل
استرضاء بريطانيا فى جهات أخرى . . وتمسكت بريطانيا باتفاق
١٨٧٨ واعتبرته نافذ المفعول وهو القاضى باحترام كل من فرنسا
وانجلترا استقلال ابريد الجديدة (١٨٤) . . وهو ما اسمته اتفاقية
« أنكار الذات » حيث منعت كلتا الدولتين من ضم هذه الجزر (١٨٥) .

Cecil, Life of Salisbury. T. 4. P. 32.

(١٨٣)

(١٨٤) عبد العزيز الشاوى ، الدبلوماسية الفرنسية ربط بين مسألتى

قناة السويس وابريد الجديدة . مستخرج من حوليات مجلة كلية الآداب جامعة
القاهرة . المجلد ٢٢ الممد الأول سنة ١٩٦٠ ص ٣٩ - ٤٥ .

Cecil, op. cit., P. 32.

(١٨٥)

واحتلت فرنسا في يونيو ١٨٨٦ أرخبيل ابريد الجديدة ، وأنشأت مراكز ومحطات بحرية وأقامت عددا من الأكشاك الخشبية لإقامة القوات المسلحة . واحتجت الخارجية البريطانية على ذلك العمل ، وبرت الحكومة الفرنسية عملها هذا بحجة الدفاع عن المستوطنين الفرنسيين ، وأنه إجراء مؤقت ، وأنها ستجلب عندما يعود الأمن والنظام الى ابريد الجديدة . وكان قيام فرنسا باحتلال هذه الجزر ردا على احتلال إنجلترا جزر فيجي Fidjis عام ١٨٧٤ (١٨٦) .

وازداد الغضب في استراليا ونيوزيلاند لاستمرار احتلال فرنسا جزر ابريد الجديدة ، وأثار ذلك مناقشات حامية في مجلس العموم البريطاني (١٨٧) . وقد احتج لورد سولسبرى ومن بعده لورد ايديسلى Iddesleigh على هذا الاجراء . واعترفت فرنسا بعدم شرعية هذا الاجراء ورغم هذا الاجراء ورغم ذلك لم تسحب جنودها الذين تحدثوا صراحة عن احتلال دائم (١٨٨) . وقد وأصل سولسبرى احتجاجاته ولكن حكومة باريس ظلت تعارض، وبلغ الغضب ذروته في استراليا في ربيع هذا العام ١٨٨٦ (١٨٩) ، وكان ذلك هو عام اليوبيل الفضي للملكة فكتوريا ، وكان عاما مشهودا في تاريخ الامبراطورية لأنه شهد اول مؤتمر امبريالى . ودرس المؤتمر امكانية المستعمرات الذاتية التي يمكن المساهمة بها بالرجال والسفن للدفاع الامبريالى .

واجتمعت اللجنة في لندن ، وعبر المجتمعون عن الموضوعات التي تهمهم ، ومن بين تلك الموضوعات ، موضوع الاحتلال الفرنسي لجزر ابريد الجديدة ، وكان هناك هجوم عنيف على تراخي دوائر داوننج ستريت « Downing Street Slackness » .

(١٨٦) عبد العزيز الشناوي ، ابريد الجديدة ص ٤٨ ، ٥٠ ، ٥١ .

Cecil, op. cit., P. 51.

(١٨٧)

Ibid. P. 53.

(١٨٨)

Ibid.

(١٨٩)

ودار نقاش مع رئيس الوزراء من خلال وزارة المستعمرات كوسيط . واقترح لورد سولسبرى أن تستخدم قناة السويس كوسيلة مضادة في المفاوضات (١٩٠) . وتباطأت فرنسا في الجلاء عن الجزيرة . وتمت مقابلة في ١٩ مارس ١٨٨٧ بين لورد سولسبرى رئيس الوزارة - ويصعبه وزير الخارجية ، وبين وادنجتون السفير الفرنسي ، حيث صرح الأول للثاني بأن الرأي العام في بريطانيا قلق بخصوص موضوع ابريد الجديدة ، ويبنى تسوية المسألة ، مفاجاه السفير برأى الحكومة الفرنسية ، وهوانها ترى ربط مسألة قناة السويس بمسألة ابريد الجديدة ، وذلك بأن تسمى المفاوضات الخاصة بعقد معاهدة قناة السويس في نفس الوقت وجنبا الى جنب Pair Pasquieu مع المحادثات الخاصة بتسوية مسألة ابريد الجديدة (١٩١) .

وقد تم ذلك الأمر في الوقت الذي كان فيه سولسبرى مشغولا بعقد سلسلة من الاتفاقات عرفت باسم اتفاقات حوض البحر المتوسط لتأمين مركز السياسة البريطانية في هذا الحوض (١٩٢) .

وربطت فرنسا مسألة قناة السويس مع ابريد الجديدة في ٨ أغسطس ١٨٨٧ وتبعها اتفاقات متتالية مع بريطانيا عن قناة السويس في ٢٤ أكتوبر ١٨٨٨ وعن الحكم المشترك لابريد الجديدة في ١٦ نوفمبر ١٨٨٧ ونظرت الى الاتفاقية كتكملة لمقاومة اتفاقية وولف وكخطوة للتخلص من انجلترا بجعل مصر محايدة . ولكن بريطانيا على أية حال قد تحولت عن فرنسا بدخولها في اتفاقيات حوض البحر المتوسط ١٢ ديسمبر ١٨٨٧ مع النمسا وإيطاليا والاستانة وبذلك حفظت مصالحها في مصر وأمنها السياسي في حوض البحر المتوسط بين جبل طارق والمضايق والقناة (١٩٣) .

«Lord Salisbury had suggested utilising the Suez (١٩٠)

Canal question as a counter in the negotiations». Ibid.

(١٩١) عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ص ٥٥ .

(١٩٢) راجع الفصل الرابع من اتفاقات حوض البحر المتوسط .

Farnie, op. cit., P.P. 386 — 7.

(١٩٣)

ويؤكد الأستاذ الدكتور الشناوى براعة الدبلوماسية الفرنسية فى الربط بين مسالتي قناة السويس وابريد الجديدة وتيقنلها حتى لا تتأججها الحوادث بعد التطور الذى حدث فى العلاقات الدولية بين تركيا وبريطانيا على عهد وزارة سولسبرى الأولى من ناحية وبين فرنسا والمانيا ١٨٨٧ من ناحية ثانية . وكانت فى آخر مراحلها مفاوضات اتفاقية الجلاء عن مصر التى تولاهما درمندولف (١٩٤) وكان سولسبرى نفسه قد وافق على فكرة الربط بين مسالتي قناة السويس وابريد الجديدة وسرعة التوصل الى تسوية مرضية للطرفين (١٩٥) وخشى سولسبرى ان تثار المسألة المصرية برمتها ، ويجرى الحديث فى تسوية المسالتين :

« ابريد الجديدة وقناة السويس ، قبل اجتماع البرلمان فى نهاية الشهر ، ورغب سولسبرى فى ذلك (١٩٦) ويبدو ان فرنسا سببت لسولسبرى مضايقات تبدو من خطابه الذى بعث به الى لورد ليونز فى ٥ فبراير ١٨٨٧ موضحا له العداوات والمشاكل التى تثيرها فرنسا فى معظم أرجاء المعمورة ، ففى نيوفوندلاند اصرت فرنسا على التمسك بأوامرها التى اصدرتها ، والتى لو نفذت تماما لأدت الى نشوب معارك حربية بين الأسطولين الفرنسى والانجليزى وفى ابريد الجديدة وعودها المتكررة والحاكمة التى لم تنفذها . وفى مصر أخذت تقاوم التغيير الانثروبولوجى وفى مراکش كانت فرنسا مشغولة بالاستيلاء على الاراضى بالتنسيق مهددة بالوصول الى طنجة فى اقرب وقت . ويؤكد سولسبرى رسالته : « ورغم ذلك تثير فرنسا لنا الصعاب ، وعلى ذلك يكون من الصعب على المرء الا يتعمنى قيام حرب المانية - فرنسية أخرى لوضع حد

(١٩٤) عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ص ٥٦ .

«There seems a fair prospect of bringing them . (١٩٥)

Suez Canal and New Hebrides Negotiations to a speedy and satisfactory». Cecil, op. cit., P. 53.

Ibid.

(١٩٦)

لمضامقات فرنسا المستمرة « (١٩٧) وأرادت بريطانيا في اتفاقية الجلاء ١٨٨٧ ضرب المشروع الخاص بقناة السويس والذي وضعته لجنة باريس الدولية فأفردت في هذه الاتفاقية مادة تنظم حرية مرور السفن في قناة السويس تقوم في جوهرها على أساس منشور جرانفيل ١٨٨٣ ، ورأت فرنسا أن المجهودات الدبلوماسية المضنية التي بذلتها طوال السنوات السابقة سوف تضع هباء ، وأن بريطانيا مصممة على أن تفرض على الدول آراءها لتسوية مسألة قناة السويس . وخاضت فرنسا معركة دبلوماسية في جبهتين : في الاسكتلندية لضرب اتفاقية الجلاء جملة وتفصيلا ، وفي لندن للربط بين مسألتى قناة السويس وأبريد الجديدة (١٩٨) . وأرادت فرنسا تحويل مسألة قناة السويس عن الطريق الذي رسمته بريطانيا في اتفاقية الجلاء ، وإعادة هذه المسألة الى الطريق الذي كانت قد رسمته لها فرنسا وهو الطريق الجماعي الأوربي . ولما فشلت اتفاقية الجلاء أوضح سولسبرى - رداً على استفسار روزبرى حول موضوع احتلال فرنسا لأبريد الجديدة ، أنه من الانصاف للحكومة الفرنسية أنها قد أبدت رغبتها في أن تسير محادثات مسألة أبريد جنباً الى جنب مع مفاوضات قناة السويس ، وهى المفاوضات التي بلغت مرحلة من التقدم . وأضاف سولسبرى أنه ليس للحكومة البريطانية اعتراض على هذه الرغبة ولكن يكون لزاماً عليها الاعتراض عليها إذا نجم عن مفاوضات قناة السويس أى تأخير في تسوية مسألة أبريد الجديدة (١٩٩) . وأبدى أحد النواب في مجلس العموم البريطانى بريس Bryce تخوفه من أن يمتد ربط مسألتى قناة السويس وأبريد . بحيث يشمل المسألة المصرية برمتها ، وقد يستغرق ذلك وقتاً طويلاً . وطلب من الحكومة الضغط على الحكومة الفرنسية للوصول الى تسوية سريعة ومنفصلة لأبريد الجديدة ..

واكدت الحكومة أن فرنسا لم تربط مسألة ابريد الجديدة بالمسألة المصرية وإنما فقط بمسألة قناة السويس . بينما طالب الفرنسيون المقيمون في مصر بجلاء بريطانيا عن مصر في مقابل جلاء فرنسا عن ابريد الجديدة ، بل طالبوا بأن يكون الانسحاب البريطاني من مصر سابقا لانسحاب الفرنسيين من ابريد الجديدة ، أي أنهم ربطوا بين المسألة المصرية برمتها وبين ابريد الجديدة . وهاجمت صحيفة « البسفوراجيبيسيان » في مقالاتها موقف بريطانيا من ابريد الجديدة وقد نجح هذا الأسلوب الفرنسي في الربط بين مسألتى قناة السويس وابريد الجديدة في حمل الحكومة البريطانية على الإسراع بتسوية مسألة قناة السويس .

فقدت الحكومة البريطانية في ٢٣ سبتمبر ١٨٨٧ الى الحكومة الفرنسية مشروعا لاتفاقية تنظم حرية المرور في قناة السويس ، وطلبت الوقوف على رأيها فيها ، وكان هذا المشروع خطوة نحو التقريب بين وجهات النظر الفرنسية والبريطانية حول المسائل التي كانت مثار خلاف بينهما . إلا أن الحكومة الفرنسية رفضت هذا المشروع ، وسافر سولسبرى الى باريس في أكتوبر ١٨٨٧ ودارت محادثات مع فلورنس Flournes (وزير خارجية فرنسا) أسفرت عن اتفاق الحكومتين على مشروع للمعاهدة سميت فيه المسائل التي كانت مثار نزاع بينهما وغدا الأساس الذي صنعت على نسقه اتفاقية الاستانة ٢٦ أكتوبر ١٨٨٨ (٢٠٠) . وقد أوضح سولسبرى في رسالته الى جوش Goshen عن نتيجة محادثاته بخصوص مسألتى : ابريد الجديدة وقناة السويس بأنه قد تم التوصل الى نصوص للاتفاق وذلك قبل عقد مجلس النواب الفرنسي . وأكد سولسبرى في رسالته أنه يعتقد بأن بنود اتفاقية قناة السويس معقولة ، وأما بالنسبة لابريد الجديدة فقد تعهدت فرنسا بالجلاء خلال أربعة أشهر بعد توقيع الاتفاقيتين كما تعهد الفرنسيون بعدم ضم جزر ابريد الجديدة ، وكانت المعاملة بالمثل حيث تعهد الانجليز

بنفس الشيء (٢٠١) • وعلى أية حال فقد كان الربط بين مسألتى قناة السويس وأبريد الجديدة قد عجل بتسوية المسألتين فى وقت متقارب • وكان لفرنسا مصلحة فى إبرام اتفاقية القناة اعتقادا منها بأنها خطوة نحو جلاء إنجلترا عن مصر ، ولبريطانيا مصلحة فى انسحاب فرنسا من جزر أبريد الجديدة لتتضى على الاخطار التى تصورها غلاة المستعمرين البريطانيين تهدد الممتلكات البريطانية فى الأقيانوس إذا نجحت فرنسا فى توطيد اقدامها فى هذه الجزر • وهذا الربط أيضا هو الذى حمل الحكومة البريطانية على نبذ سياسة التسوية والمطالبة فى تسوية مسألة قناة السويس بعد اجتماعات لجنة مارييس الدولية ، إلا أن مناقشات هذه اللجنة قد تركت أثرا سيئا فى دوائر لندن بعد أن نجحت فرنسا فى إيجاد كتل دولية ضدها داخل اللجنة • ونتيجة لهذا الربط انتقلت محادثات قناة السويس من مرحلة الركود الى مرحلة جديدة ذات طابع دولى عاجل يقوم سولسبرى نفسه ببحثها مع فلورنس وزير خارجية فرنسا بباريس • وتم التوقيع بين فرنسا وإنجلترا فى ١٦ نوفمبر ١٨٨٧ على اتفاقية جلاء فرنسا عن جزر أبريد الجديدة خلال أربعة أشهر من تاريخ التوقيع عليها ، فى مقابل موافقة بريطانيا على أن تعلن فرنسا حمايتها على جزر «تحت الريح» (٢٠٢) وانشدت فرنسا من جزر أبريد الجديدة فى فبراير ١٨٨٨ (٢٠٣) • ونصت الاتفاقية على إنشاء لجنة بحرية تتكون من ضباط بحريين فرنسيين وإنجليز يتولون أعمال الشرطة فى جزر أبريد الجديدة لحسابة المستوطنين الفرنسيين والبريطانيين من حوادث الاعتداء التى يتعرضون لها من السكان الأصليين • وأثبتت الدبلوماسية البريطانية تفوقها على الدبلوماسية الفرنسية • بمعاهدة قناة السويس كانت أمام التحفظ البريطانى غير نافذة المفعول ، أما

Salsbury to Gochen, 14-10-1887, Cecil, op. cit., ٢٢.١١

P.P. 53 — 54.

• عبد العزيز الشناوى ، إبريد الجديدة ص ٧٢ — ٧٣ •

Cecil, op. cit. P. 92. Vol. 4.

(٢٠٣)

اتفاقية إبريد فقد حققت فيها الدبلوماسية البريطانية نصرا حقيقيا لأنها استطاعت أن تتصلل الى هذه الجزر تحت ستار اللجنة البحرية المختلطة ، وأن تقف مع فرنسا على قدم المساواة في كل حق ادعته الأخيرة في هذا الأرخبيل (٢٠٤) . وفي اتفاق ١٩٠٤ تضمن نصا خاصا بإبريد الجديدة تعلن فيه عزمها على عدم ادخال أى تعديل على المركز السياسى الراهن وقتذاك لهذه الجزر . كما اتفقت الحكومتان في هذا التصريح على ضرورة وضع اتفاق لاحق يتضمن تشريعا يخضع له السكان الأصليون في هذه الجزر . وتعيين لجنة فرنسية بريطانية للفصل في الدعاوى الخاصة بالأموال الثابتة من عقارات وغيرها والتي يملكها رعايا كل من الدولتين في هذه الجزر على أن تقوم الحكومتان بتحديد اختصاصات هذه اللجنة ووضع لأحكامها التنفيذية . وكان الوفاق الودى ١٩٠٤ هو آخر مظاهر للربط بين مسألتى قناة السويس وإبريد الجديدة (٢٠٥) .

المانيا والشرق الأقصى :

كذلك ارتفعت حركة الملاحة في قناة السويس بدخول ألمانيا مضمار الاستغلال الاقتصادى لآسيا . فقد ذكر بسمارك أن لألمانيا في مياه الشرق تجارة متنوعة ، واهتمت ألمانيا بزيادة نفوذ خطوطها الملاحية صوب الشرق . وأكد بسمارك أن السفن هي وسيلة الملاحة، لذلك اقترح بسمارك زيادة المعونة المالية البحرية بتوزيع مبلغ سنوى خلال خمسة عشر عاما وتراوح المبلغ بين ٤٠ و ٦٠ مليون مارك في الملاحة على الشواطىء الإفريقية من الكاب الى زنجبار وخطين آخرين يربطان وسط أوربا بشمالها وجنوبها عن طريق هامبورج وقريستا بخط مباشر مع الهند البريطانية واليابان وأستراليا (٢٠٦) .

٢٢٠٤) عبد العزيز الشناوى ، إبريد الجديدة ص ٧٣ .

٢٠٥) المرجع السابق .

Bulletin Décadaire, No. 479, 12-4-1885. P. 815.

(٢٠٦)

وقد علم بسمارك أن التجارة الأوربية تمر بفترة تحول كبيرة وأن هذا التحول جدير بالتقدير ، فكل يوم تقدم خدمات ومزايا عظيمة للملاحة التجارية عن طريق قناة السويس ، وهو يدرك أيضا أن كل المشاريع الضخمة الحديثة مثل التلغراف والسكك الحديدية والقنوات الملاحية والسفن التجارية السريعة كلها عملت فى تناسق واتحاد من أجل تركيز التجارة فى اتجاه الطرق المختصرة القصيرة والمباشرة فى اتجاهها ، وفى ذلك الوقت تجنب الجميع المنعطفات détours وكل ما يتسبب فى التأخير تطبيقا للمثل الانجليزى « الوقت من ذهب » . وطبق ذلك على كافة المعاملات التجارية لأن اختصار الوقت هو اختصار للنفقات ، وبالنسبة للتجارة فإن الاقتصاد فى المال معناه مكاسب كبيرة . وأكد بسمارك أنه فى ذلك الوقت (١٨٨٥) اتخذت نصف تجارة أوروبا الخارجية مسارها على الخط الملاحى الكبير الى الشرق عبر البحر المتوسط والبحر الأحمر (٢٠٧) . واستفادت قناة السويس - علم وجه الخصوص - بدخول ألمانيا مضمار الاستعمار السياسى والاقتصادى . واتجهت الخطوط الملاحية المنتظمة للإملاطيه لشركة North German Lloyd الى رحلة دائرية الى استراليا وأصبحت من أكبر السفن المستخدمة للقناة ، فالسفينة الألمانية Friedrich der Grosse عبرت القناة فى ديسمبر ١٨٩٦ وبلغت حمولتها ١٠٧٨٥ طنا وهى أكبر حمولة فى تاريخ القناة وبلغ غاطسها ضعف أكبر سفينة عبرت القناة من قبل . وقد شجع عبور مثل هذه السفينة الضخمة لشركة اللويدز أن تسأل شركة قناة السويس لاتخاذ خطوات عاجلة لتعميق المجرى الملاحى للقناة . وعلى هذا بدأ عهد جديد من « الضغط التكنولوجى » Technical Pressure على الشركة لى تتواءم قناة السويس مع الاحجام الكبيرة المتزايدة للسفن . ورحبت شركة قناة السويس بطبيعة الحال بهذا العمل المهم فقد دفعت رسوم مرور بالقناة مقدارها ٢٨٨٠ جنيها استرلينيا ، وهو أول مبلغ ضخم تدفعه سفينة

لمشركة قناة السويس (٢٠٨) . وأكد بسمارك أن السفينة وسيلة النقل البحري يمكنها اختيار الطريق المختصر لتحقيق سرعة الوصول كما أنه يمكن الربط بين السفن والخطوط الحديدية لأن كليهما متممة للآخرى لتحقيق وصول البضاعة إلى أسواق الاستهلاك بأوروبا الوسطى وذلك دون مرور المواد الأولية لآسيا الشرقية وأستراليا والمحيط بالمستودعات الانجليزية القديمة (٢٠٩) . وكان تطور شبكة الخطوط الحديدية الألمانية والنمساوية في اتجاه البندقية وتريستا وسالونيك من أجل استكمال النمو الضروري والمهم للملاحة التجارية على الخط الملاحي الرئيسي الذي يسلك طريق البحر المتوسط ، وعلى مدى قرن بتطور بناء السفن واستخدام البخار والكهرباء حدث تطور هائل في النقل البحري والتجارة العالمية . ولهذا فإن تحرير الصين واليابان أصبح يذهب مباشرة لمرسيليا على سفن شركة المساجيري ماريتيم وشركة P & O واتجه القطن الهندي إلى طريق قناة السويس بدلا من الكاب - كما راينا - حيث يتم توزيعه فوراً إلى برشلونه ومرسيليا وجنوا ونابولي والبندقية وتريستا وبيريه وحتى أوديسا (٢١٠) .

Farnie, op. cit., P.P. 456 — 7.

Bulletin Décadaire., No. 479., 12-4-1885. P. 815.

Ibid.

(٢٠٨)

(٢٠٩)

(٢١٠)

قناة السويس طريق الاساطيل الحربية

ابان الثورات والصراعات المسلحة

لقد اتخذت أساطيل الدول البحرية مسارها عبر قناة السويس ابان الصراعات المسلحة فيما بينها وأيضا لاختاد الثورات التي قامت في الشرق . ونذكر من هذه الحروب وتلك الصراعات المسلحة :

١ - الحرب الصينية اليابانية وقناة السويس (١٨٩٤ - ١٨٩٥) :

بدأ عهد جديد للتنافس من أجل الامبراطورية في اسيا عندما نشبت الحرب الصينية - اليابانية وكان لنجاح اليابان وبالأخص باستيلائها على ميناء بورت آرثر أثره في ازعاج روسيا ، فأرسلت ثلاثة زوارق طوربيد سريعة للشرق عبر قناة السويس فسمحت لها شركة قناة السويس بالعبور الى السويس في ٢٤ ديسمبر ١٨٩٤ خلال ٨ ½ ساعة وهو أسرع عبور تم في تاريخ قناة السويس .

وأدى انتصار اليابان الى اقتباسها لتكنولوجيا الغرب ، وسلحت فلاحيتها للدفاع الذاتي ضد القوة البحرية للغرب . ونظر

الأوربيون إلى الصين بعد هزيمتها إلى أنها سوق ضرورية وأرض لأربعمائة مليون عميل . وأدى انتصار اليابان إلى توقيع الامبريالية عقدا لبناء مدمرات من الطراز الاول ذات غاطس محدود حتى يمكنها من عبور قناة السويس . كما أدت الحرب الصينية اليابانية إلى التوسع الاقتصادي لليابان التي فرضت تعويضا قدره ٥٠٪ أكثر من تكاليف الحرب ، وبذلك مولت صناعتها للجيل التالي . ومولت صناعة بناء السفن فيها اعتبارا من عام ١٨٩٦ عن طريق القروض الضخمة بفوائد بسيطة ، كما أعانت ملاحظتها المحيطية بالمساعدات المالية فقد تم إنشاء خط ملاحى «نيبون يوشن كاشا» في عام ١٨٨٥ وتطور هذا الخط في النمو . وأصبحت اليابان أعظم سوق أجنبية للقطن الهندي وحلت بذلك محل ألمانيا . ثم بدأ الخط الملاحى يتجه إلى مسافات بعيدة صوب ثلاثة محاور : أستراليا وأوروبا وسياتل Seattle (٢١١) . وكان لخدماتها المنتظمة من يوكوهاما إلى لندن وانتورب عبر قناة السويس أثرها في إجبار شركة P & O لافتتاح خدمات وسيطة ١٨٩٦ من لندن إلى اليابان . وازدادت السفن اليابانية العابرة لقناة السويس من ٣٪ من اجمالى حمولة القناة في عام ١٨٩٦ إلى ١٣٪ في عام ١٨٩٧ وإلى ٢٨٪ في عام ١٨٩٨ . وأصبحت اليابان في عام ١٨٩٨ السابعة في ترتيب الدول المستخدمة لقناة السويس بدلا من الدولة الحادية عشرة في عام ١٨٩٦ ، وبذلك ناقزت حمولات سفنها العابرة للقناة حمولة الروسيا والنرويج والدانمارك وايطاليا واسبانيا (٢١٢) . وبلغ الخط الملاحى اليابانى « نيبون يوشن كاشا » في عام ١٨٩٩ العميل الثالث عشر لقناة السويس والذي يلى مباشرة الخط الملاحى لشركة « شل » وكانت الاعانات التي تقدمها اليابان للسفن البريدية التابعة لها تمثل اكبر نسبة مارة في القناة فيما عدا اسبانيا ، وهكذا أصبحت قناة السويس في دائرة استخدام مستمر بشركات وخطوط ملاحية اسيوية مثلما استخدمت لمرور الجنود اليابانيين اعتبارا من عام

(٢١١) تقع سياتل على الساحل الغربى للولايات المتحدة الأمريكية .

Farnie, op. cit., P. 452 — 3.

(٢١٢)

١٨٩١ ، وبالمدمرات اليابانية اعتباراً من ١٨٩٧ . والخَط الملاحى الصينى لعام ١٨٨١ يختلف عن خط الملاحة اليابانى « نيبون يوشن كاشا » الذى عمل بالتعاون مع التجار الأوربيين وبالأخص مع شركة صامويل التى أمدت اليابان بمعظم طلبات الحكومة اليابانية إبان الحرب . وعلى هذا فتح الاتفاق اليابانى - الانجليزى احتمالات التعاون السياسى رداً على التعاون الروسى - الصينى الذى نشأ عام ١٨٩٦ (٢١٣) .

وقد أدت هزيمة الصين الى ظهور موجة جديدة من اعتداء الدول الكبرى عليها، وكان علامة بارزة على التوسع التجارى وازدياد نشاط وحركة السفن صوب الشرق الأقصى وبدات اليابان فى بناء أسطول كبير جعل المحيط الهادى بؤرة تجمع العواصف وكانت معركة الحصول على امتيازات لتطوير موارد الصين قد شجعت سوندرلاند - مدير الخط الملاحى P & O لكى يأمل أن تحطم الصين احتكار الهند بتنمية زراعة الحبوب الزيتية والنيلة والجوت ، وأيضاً جعلت شارل رو يأمل أن تجعل الصين لقناة السويس مستقبلاً عظيماً .

وفى الفترة فيما بين (١٨٩٤ - ١٨٩٨) ارتفعت حركة الملاحة بالقناة مع الصين واليابان بنسبة ٤٢٪ وارتفع نصيبها من اجمالى حمولة القناة من ١٦٫٨٪ الى ٢٠٪ (٢١٤) .

٢ - الحرب الإيطالية - الحبشية ١٨٩٤ - ١٨٩٦ :

ولم يحدث أية أعلقة أو تهديد للملاحة فى قناة السويس إبان الحرب : الحبشية - الإيطالية فى (١٨٩٤ - ١٨٩٦) فلم تكن بريطانيا والدول الأخرى لتهتم بطريقة مباشرة بهذا الصراع (٢١٥) .

Ibid.

(٢١٣)

Ibid. P. 456.

(٢١٤)

Yves van der Mansbrugher, Les Garanties de la liberté de Suez, Paris, 1964. P. 51.

(٢١٥)

٣ - الحرب الأسبانية الأمريكية ١٨٩٨ وقناة السويس :

جذبت قناة السويس أيضا الولايات المتحدة الأمريكية نتيجة صراعها البحري مع أسبانيا عام ١٨٩٨ ، ودخلت الولايات المتحدة الحرب مع أسبانيا في أبريل ١٨٩٨ ، وكانت الولايات المتحدة قد سيرت خطوطا ملاحية مباشرة تربطها بالكاب في عام ١٨٩٣ وكلكتا اعتبارا من ١٨٩٧ وإلى الشرق الأقصى في عام ١٨٩٨ عبر قناة السويس وكانت أسبانيا هي أقدم دولة استعمارية في أوربا قد منعتها بريطانيا بشكل عملي - أبان الحرب - من استخدام قناة السويس ، في الوقت الذي سمحت فيه بريطانيا للاميرال ديوي قبل نشوب الحرب بين البلدين باستخدام هونج كونج كقاعدة أمريكية وأن يشتري بعض ناقلات الفحم البريطانية والسفن البخارية والفحم . وكان التعاطف الانجليزي ازاء الولايات المتحدة واضحا في سياسة سولسبري . وتركزت جهود الولايات المتحدة الرئيسية في حريها ضد كوبا حيث تم حصار أسطول سرفيرا في سنتياجو ، وحصار مدخل الميناء ، وبعد أن تحركت وحدات الاسطول الأمريكي من فلوريدا صوب كوبا في ١٢ يونية أمرت الحكومة الأسبانية وحدات أسطولها الاحتياطي بالتوجه الى ماتيللا عبر قناة السويس في ١٥ يونية وأعلنت الولايات المتحدة أن بعض وحدات الاسطول الأمريكي السريعة ستعبر الاطلنطي وتضرب موانئ أسبانيا بالبحر المتوسط اذا عبرت عبارة أسبانية قناة السويس . وأرسلت الولايات المتحدة بتعليماتها الى هاي - سفيرها بلندن - بسؤال سولسبري في ٢٥ يونية عن امكانية مرور سفن حربية أمريكية قناة السويس ، وهي دولة غير موقعة على اتفاقية الاستانة ١٨٨٨ (٢١٦) .

ولم تكن اتفاقية ١٨٨٨ نافذة المفعول في ذلك الوقت ، فالمادة الاولى منها تبصر عن رغبة الدول في أن تكون القناة دائما حرة ومفتوحة في كل الأوقات (السلم والحرب) لكل الدول وهي

السفن الحربية والتجارية على السواء دون النظر للعلم الذى تحمله . وقد اثار هذا المركز الشاذ شكوك وعدم ثقة وزارة الخارجية الأمريكية ، وتساءلت هل سترسل انجلترا تحذيرا مماثلا لذلك التحذير الذى وجهته الى كل من روسيا وتركيا ابان حرب ١٨٧٧ ؟ (٢١٧) ، أم هل ستمنع سفن الدول المتحاربة من المرور فى القناة ١٨٩٨ ؟ ودار سؤال حول موقف بريطانيا لا باعتبارها سيده البحار ولكن باعتبارها القوة المسيطرة على مصر وعلى منطقة قناة السويس عسكريا ، وهذا معناه فى غياب « ميثاق عالمي » أن يكون قرار لندن هو النهائي وإذا ما اثير هذا الموضوع على المستوى القانوني فان احتلال بريطانيا للقناة وسيادتها عليها ستتجعل المناقشة عندئذ عديمة الجدوى نظرا للأمر الواقع (٢١٨) .

وغادرت وحدات الاسطول الاسباني الاحتياطي قادش فى ١٦ يونية وعبرت جبل طارق ومالطة حيث وصلت الى بورسعيد فى ٢٦ يونية ، وعندئذ أعلنت وزارة البحرية الامريكية فى ٢٧ يونية أن وحدات الاسطول الامريكي غادرت البلاد متجهة الى السواحل الاسبانية لشن غارات عليها بأمل أن تقوم الحكومة الاسبانية باستدعاء كامارا - قائد الاسطول الاسباني - وأن تقوم شركة قناة السويس فى نفس الوقت باعاقبة مرور اسطول كامارا على أساس أنه سيعوق الملاحة فى القناة . وطلبت سلطات شركة قناة السويس من الاسطول الاسباني وضع مبلغ ٥٢٠٠٠ جنيه استرليني نقدا مقدما وبذلك عطلت كامارا فى بورسعيد (٢١٩) .

وعندما كانت الولايات المتحدة الامريكية واسبانيا يتبادلان المذكرات بخصوص الأحداث فى كوبا أرسل وليام داي - وزير

(٢١٧) عن هذه الحرب وقناة السويس راجع للمؤلف ، الصراع الدولى

حول استغلال قناة السويس من ٤٢٠ - ٤٢٧ .

Crabité, Pierre the spoliation of Suez, London. (٢١٨)

1940. P.P. 230 — 231.

Farnie., op. cit., P. 459.

(٢١٩)

الدولة — فى ١٢ مارس ١٨٩٨ — بتعليمات الى القنصل الأمريكى العام بالقاهرة لكى يراقب بعناية تحركات الأسطول الأسباني الذى يعبر قناة السويس وقد أوضحت تلك التعليمات مدى اهتمام واشتطون بمراقبة تحركات عدوها وأوضحت كل تلك الدلائل على أن الحرب بين الولايات المتحدة وأسبانيا كانت وشيكة الوقوع فى أية لحظة . وأبحرت وحدات من الأسطول الأسباني بقيادة أدميرال سيرفيرا من خليج فردى فى ٢٩ أبريل متجهة الى جهة غير معلومة ، وساد الاعتقاد بأنها متجهة الى الفلبين عبر قناة السويس . وأبرق القنصل الأمريكى العام فى القاهرة فى ٣ يونية الى واشنطن بان إحدى القطع الحربية الأسبانية عبرت قناة السويس فى طريقها من برشلونة الى الفلبين . ولم يصل رد على هذه الرسالة البرقية ، ويرى كرابيتيه أنه ربما اعتقدت الحكومة الأمريكية أنها ناقلة جنود ولا تحمل عسكريين ، وأنه ربما من غير المفيد إثارة المسألة قبل أن تصل السفينة للبحر الأحمر . كما يذكر كرابيتيه أنه بعد اطلاعه على الأرشيف الأمريكى بالقاهرة لم يجد شيئاً يلقى الضوء على المشكلة ، بينما عثر على برقية وأردت من الحكومة الأمريكية تذكر أنه « فى حالة وصول أى وحدات من الأسطول الأسباني لميناء بورسعيد حاول منعها من الحصول على الفحم أو أية أمدادات أخرى لرحلة هدفها العمليات الحربية فى الشرق » (٢٢٠) .

علاوة على هذا فإن الحكومة المصرية ، بناء على ظلم من قنصل الولايات المتحدة فى بورسعيد ، فى ٢٧ يونية ، منعت تموين ، وحدات الأسطول الأسباني التى وصلت لبورسعيد ، بالفحم ، ومنعت موردى الفحم فى بورسعيد من التعاقد أو الارتباط مع أحد التجار حتى يتم التوصل الى قرار فى مسألة مبدأ عبورها (٢٢١) .

ولم تتجه الحكومة الأمريكية الى مجلدات القانون والاتفاقيات الدبلوماسية ولكنها فضلت منع الأسبانيين من الحصول على الفحم .

Grabitt, Pierre, op. cit., P.P. 231 — 2.

(٢٢٠)

Farr's, op. cit., P. 459.

(٢٢١)

والمؤن ، فعلى الرغم من غياب قنصل أمريكا العام عن مصر إبان
الآزمة إلا أن نائبه : إيثلبرت واتس قام على الفور بالعمل الفعلى
فقد توجه الى السوق المفتوحة واشترى كل كميات الفحم الموجودة
والتي يمكن الحصول عليها - ولم يكن البترول قد استخدم بعد فى
تسيير السفن - ثم اتجه واتس بعد ذلك الى السلطات المصرية لبحث
المسألة من شكلها القانونى وتناقش مع بطرس غالى باشا (رئيس
الوزارة) حول هذا الموضوع . وكان هدف الحكومة الأمريكية منع
السفن الأسبانية الحربية من العبور فى قناة السويس ، على أساس
أن سفن الدول المتحاربة لا تعبر قناة السويس فى حالة الحرب .
فقد أرسلت واشنطن بىرقية فى ٢٥ يونيه ١٨٩٨ الى السفير الأمريكى
فى لندن توضح رغبة الولايات المتحدة الأمريكية فى ارسال سفينة
حربية عبر قناة السويس ، ويطلب رأى الخارجية البريطانية فى هذا،
مستعجلة الرد لمعرفة الموقف البريطانى . وكان جون هاى من اقدر
السفراء الأمريكيين وأوسعهم افقا ، وكانت التعليمات التى وصلت
اليه تحتاج الى مرونة فائقة ، ذلك أن انجلترا كانت ستد بان المادة
الأولى من اتفاقية ١٨٨٨ لم تطبق ، فمصر التى تعنى فى الواقع
انجلترا ، لن تسمح للدول المتحاربة بسفن مسلحة تعبر قناة السويس
وسارع هاى بمقابلة سولسبرى ، وجاء بالتقرير الخاص بهذه
المقابلة : « ان الحكومة البريطانية تؤكد عبورها القناة بسفن
حربية » (٢٢٢) .

وعلمت الحكومة الأمريكية من سولسبرى أنه لا تمييز بين
الدول الموقعة أو غير الموقعة بالنسبة لحقها فى استخدام القناة ،
وأن بريطانيا لا تستطيع الاحتجاج لمرور الأسطول الأسباني فى قناة
السويس خشية الا تكون هناك سابقة تطبق على أسطول انجلترا
نفسه عند عبوره القناة فى طريقه الى الشرق الأقصى (٢٢٣) .

«The attitude of the British government is that (٢٢٢)
we are unquestionably entitled to the use of the Canal for war-
ships».

Crabité, Pierre, op cit, P.P. 233 — 4. Farnie, P. 459. (٢٢٣)

وعندما طلب قائد الأسطول الأسباني في بورسعيد التزود بالفحم ليتمكن متابعة طريقه ، علقت الحكومة المصرية المسألة حتى تستشير في ذلك وزارة الخارجية البريطانية التي قدمت مشورتها على هدى موقفها من هذه الحرب وقواعد الحياض المطبقة لديها ، وبمقتضى هذه المشورة ردت الحكومة المصرية بأنه لا يجوز تموين السفن المتحاربة بالفحم الا للحد الضرورى جدا تطبيقا للمادة الرابعة من معاهدة ١٨٨٨ ، وأن المقصود بالكمية الضرورية جدا ، الكمية التى تكفى للوصول الى اقرب ميناء يمكن للسفن دخوله سواء كان هذا الميناء واقعا فى اتجاه سير السفينة أو فى الاتجاه المضاد ، وكان يعنى هذا أن كمية الفحم التى يجوز للأسطول الأسباني أن يحصل عليها هى الكمية التى تمكنه من الوصول لموانئ الشاطئ الأسباني ، وبهذا يجبر على العودة لأسبانيا (٢٢٤) .

هذا وعندما وصلت وحدات الأسطول الأسباني لبورسعيد قام الضابط الإدارى بالتوجه الى مبنى شركة قناة السويس لدفع رسوم المرور نيابة عن وزارة البحرية الاسبانية ، فأخبر أنه لا يمكن قبولها وكان لرفض قبول توقيعه تأثيره السيئ على الاميرال الأسباني ، وأعلن أن ذلك امانة موجهة الى كرامة أسبانيا . وأعلن موظفو شركة قناة السويس أن جميع رسوم المرور تدفع بالذهب وان أى تحريف لنص الامتياز فى وقت الحرب يمكن تفسيره على أنه محاباة ويكون له نتائج خطيرة على شركة قناة السويس . واستغرقت عملية جمع العملة الذهبية - من الأسبانيين - ٤٨ ساعة وتم نقلها من الاسكندرية والقاهرة الى بورسعيد . الا ان الأسبان لم يستطيعوا التزود بالفحم وهم مازالوا خارج ميناء بورسعيد ، لأنهم لم يجدوا أية كمية من الفحم يمكن شراؤها فى بورسعيد (٢٢٥) . فقد اشترى قنصل أمريكا كل كمية الفحم فى بورسعيد وقدرها ٢٠ ألف طن

(٢٢٤) هب الله رشوان ، المركز الدولى لقناة السويس ونظائرها ،

القاهرة ١٩٥٠ ص ١٨٢ .

Crahité, op. cit. P. 235.

(٢٢٥)

وبذلك لم يكن أمام الأسطول الأسباني سوى ٧٠٠٠ طن فحم على إحدى سفنه الخاصة بنقل الفحم المرافقة للأسطول (٢٢٦) .

وعندما وجد وأن أسطول الأعداء لم يبذل أى جهد لغادرة بورسعيد احتج على تواجده المستمر فى ميناء محايد . وأصدرت الحكومة المصرية أوامرها للأسطول بالرحيل عن الميناء لأن مدة بقائهم زادت عن ٢٤ ساعة ، وهو أقصى حد مسموح به فى اتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨ ، ورد الأسبان بأنهم إنما يقومون بعملية نقل الفحم من إحدى سفنهم الخاصة بنقل الفحم من أجل الإبحار دون تأجيل . وأخطرتهم السلطات المحلية أنه من الممكن إمدادهم بكمية من الفحم تكفى عودتهم فقط الى أقرب ميناء أسباني (٢٢٧) .

وفى أول يوليو أرسل كامارا سفينتى إمدادات الى السويس ولكن لم يسمح لهما بإرسال إحدى سفن نقل الفحم المحلية من بورسعيد معها حتى يمكنهما التزود بالفحم فى البحر الأحمر . كما رفضت الحكومة السماح بإصلاح السفن المعطوبة ، كل هذا أدى بكامارا الى الانسحاب بأسطوله (المكون من إحدى عشرة قطعة بحرية) الى خارج ميناء بورسعيد . وفى مجلس العموم البريطانى أثار أحد الأعضاء سؤالا عما إذا كانت مصر أو بريطانيا مسئولة عن طول فترة بقاء سفن المتحاربين فى بورسعيد ، معارضين بذلك اتفاقية القسطنطينية . ورد كيرزون بأن الاتفاقية ليست فى دور التطبيق ، وإنما لم توضع بعد موضع التنفيذ وأن المسألة يحسنها أساسية متروكة للحكومة المصرية (٢٢٨) .

وبعد أن تزودت وحدات الأسطول الأسباني بالفحم من سفن إمداداتها خارج ميناء بورسعيد كان أسطول أسبانيا فى كوبا قد تم تحصينه فى ٣ يوليو بعد خروجه من ميناء سنتياجو . وعاد كامارا

Farnie., op. cit., P. 459.

(٢٢٦)

Ibid., Cf. Grabité. P.P. 335 — 6.

(٢٢٧)

Ibid., P.P. 459 — 460.

(٢٢٨)

ثانية الى بورسعيد فى ٤ يوليو ولكنه لم يصرح له بالبقاء اكثر من ٢٤ ساعة وهو الحد الاقصى للمرابطة فى القناة وعندئذ قرر اعادة ثلاث مدمرات الى اسبانيا لا تستطيع تحمل الرياح الموسمية فى المحيط الهندى ، وأن يصطحب ما تبقى من أسطولها ليعبر به قناة السويس بأمل التزود بالوقود فى موانئ البحر الأحمر .

وسمحت الحكومة المصرية فى ٥ يوليو لمدمرتين بالتزود بالوقود (٢٠ طنا من الفحم لكل منهما) ولثلاثاثة بأن تقوم بالاصلاحيات فى بورسعيد بعد توقيع تعهد كتابى بأنها ستعود مباشرة الى ميناء ماهون وهو اقرب ميناء اسباني . وقد عبر الاسطول الاسباني فى القناة فى ٥ ، ٦ يوليو بعد تعطيله عشرة ايام ، وأخطرت الحكومة المصرية العمارة الاسبانية فى ٦ يوليو مغادرة السويس خلال ٢٤ ساعة ، ورفضت تزويده بالوقود فى السويس ، مجبرة كامارا على الرحيل سسبعة أميال خارج المياه الإقليمية ، وقررت الحكومة الاسبانية استدعاء وحدات الاسطول التى يقودها كامارا لحمايةجزر الكنارى وأعاد كامارا عبور القناة فى ١٠، ١١ يوليو وسمح له بالتزود بستمائة طن من الفحم من إحدى سفن نقل الفحم بالميناء، فى بورسعيد مع تعهد مكتوب من كامارا انه سوف يعود لدرجه الى اسبانيا .

وغادرت أخيرا وحدات الأسطول الأسباني بورسعيد فى ١١ يوليو بعد اعاققتها وتأخيرها اسبوعين(٢٢٩) . وقد اعتصم بعض بحارة الأسطول الأسباني فى بورسعيد وأمرت الحكومة المصرية السلطات القائمة بهذا الميناء بأن تعارض فى اعادتهم لسفنهم رغم ارادتهم على أساس أن هذا العمل مخالف لمبادئ الحياد . وهذه حالة لم تنظمها اتفاقية ١٨٨٨ ، فكان لا بد للرجوع بخصوصها لقواعد الحياد كما رتبته المبادئ العامة ، فى القانون الدولى ، لأن ما سككت عنه المعاهدة يرجع فيه لهذه المبادئ(٢٣٠) .

وكان رفض انجلترا لتزويد سفن المتحاربين بالفحم فى موانئ القناة هو تطبيق لقاعدة جديدة، وهو غرض امداد المتحاربين بالفحم، ثم بعد ذلك امتد الى المواد الحربية من ميناء بورسعيد الى كل الموانئ المصرية بالنسبة لسفن المتحاربين . واضطرت انجلترا الى العمل فى مصر وان تستغل سيطرتها على قناة السويس بدلا من جبل طارق ومالطة من أجل مضائق أسبانيا ومساندة الولايات المتحدة وتصرفت بريطانيا « كوصى على قناة السويس » أكثر من تطبيقها لنصوص اتفاقية القسطنطينية ، فهي جعلت من نفسها المفسر الوحيد للاتفاقية . فهي استخدمت ما يمن لها وتغاضت عما يتعارض مع مصالحها أو مصالح الولايات المتحدة التى لم تكن دولة موقعة على اتفاقية ١٨٨٨ بعكس أسبانيا التى كانت احدى الدول الموقعة على هذه الاتفاقية . واستخدمت الاتفاقية لاجبار الأسطول الأسباني على مغادرة موانئ القناة لأنها كانت فى عمليات حربية . واعترض رجال القانون على أن الاتفاقية (١٨٨٨) لم تكن فى دور التنفيذ نظرا للحفظ البريطانى عليها فى أعوام ١٨٨٥ ، ١٨٨٧ . وبهذا أصبحت مجرد حبر على ورق (٢٣١) .

هذا واتسم موقف كرومر خلال هذه الأحداث بالتعاطف الكامل مع الولايات المتحدة ، وقد امتدحه كراييتيه لموقفه هذا (٢٣٢) .

وقد أثارت مساندة انجلترا للولايات المتحدة هذا استياء وعداوة كل أوروبا للولايات المتحدة باعتبارها أول دولة غير أوربية تهزم دولة امبريالية أوربية ، وأثار هذا العمل ضيق أسبانيا التى نظرت الى المحايدين الانجليز باعتبارهم الد أعداء أسبانيا أكثر من عدائهم للأمريكيين أنفسهم أعدائهم فى الحرب . وقررت أسبانيا ردا على ذلك وضع بطاريات مدفعية بصفة دائمة فى الجبال المواجهة لجبل طارق وبذلك تخلق تهديدا جديدا وخطيرا لأمن طريق حوض البحر المتوسط عند مداخل المضائق .

A. S. White, The expansion of Egypt. op. cit., P. 315. (٢٣١)

Crabité, Pierre, op. cit. P. 236.

(٢٣٢)

كذلك أدى استسلام سنتياجو في ١٧ يوليو الى تصميم الولايات المتحدة على اعادة تنظيم اسطولها الباسيفيكي عن طريق ارسال عمارة بحرية أمريكية الى مانيل عبر قناة السويس مصحوبة بكل الوحدات البحرية المقاتلة مثلما هو مطبق في حامية جبل طارق (٢٣٣) .

وبعد هدنة ١٢ أغسطس بين الطرفين المتحاربين ، سحبت اسبانيا اكثر من ٨٠٠٠ جندي من قواتها من مانيل عبروا قناة السويس ، بينما أرسل عدد مماثل من القوات الأمريكية (٨٠٠٠ تقريبا) الى هناك في نفس طريق السويس (٢٣٤) .

وهكذا استفادت قناة السويس اقتصاديا من حركة السفن الحربية والجنود ابان هذه الحرب الاسبانية الأمريكية . كذلك شجعت هذه الحرب اعادة احياء مشروع شق قناة بنما وذلك تحت الاشراف الأمريكي ، على الرغم من أن الكرامة الأمريكية فضلت نيكارا جوا على طريق بنما ، وشوهت سمعة قناة السويس ، وأن شق مثل هذه القناة لعبور السفن من اسفوف يعطى أمريكا ملكية قنوات Sult St. Marie التي ازدادت حمولات السفن العابرة بها في ١٨٨٩ من حولة قناة السويس . وتعويض منتجي القمح لغرب أمريكا للخسارة التي لحقت بهم بسبب تسهيل قناة السويس للقمح الهندي من منافسة القمح الأمريكي . ولكن شق هذه القناة التي رغبت فيها الولايات المتحدة كانت بهدف استراتيجي مثل قناة كيبل وبمعكس قناة السويس وقناة مانشستر (٢٣٥) .

ويدفع هذا النجاح الحكومة الى أن تسارع برفع التحفظ الموضوع منذ عام ١٨٥٠ على مسألة القناة الموصلة بين المحيطين ،

Farnie., P. 461.

(٢٣٣)

Ibid. op. cit., P. 461.

(٢٣٤)

Ibid., PP. 465 — 6.

(٢٣٥)

فقد تعهدت الولايات المتحدة وبريطانيا العظمى في معاهدة كلايتون - بولوار (٢٣٦) بعدم ممارسة اشراف منفرد على هذا الممر البحرى الكبير بعد انشائه ، ومع ذلك فقد أعلن الرئيس هاى منذ ١٨٨٠ ان هذه القناة مادامت شريط الموانئ الامريكية الواقعة على المحيط الاطلسى والواقعة على المحيط الهادى ، يجب أن توضع تحت اشراف الولايات المتحدة . وتطلبت المسألة حلاً سريعاً عندما وضعت الولايات المتحدة أقدامها في جزر المحيط الهادى . وكانت بريطانيا مشغولة بحرب جنوب أفريقيا ، وبعد عامين من المفاوضات حصلت الحكومة الامريكية بمعاهدة « هاى - بونسيفوت » - (١٨ نوفمبر ١٩٠١) على حقها في انشاء هذه القناة بفرداها وعلى أن تقيم فيها الاستحكامات وقوة من البوليس العسكرى (٢٣٧) .

وقد خفضت الحرب الاسبانية الأمريكية بشكل كبير تجارة الفلبين عام ١٨٩٨ وصادرات اسبانيا الفلبينية في (١٨٩٨ - ١٨٩٩) ، فقد انخفضت الحمولة الاسبانية المارة بقناة السويس بنسبة ٢٤٪ فى عام ١٨٩٩ .

وأدى انتصار امريكا الى تكوينها امبراطورية فى الباسيفيكي وجعلت الولايات المتحدة قوة اسيوية وزادت من حمولة الأسطول الأمريكى الذى استخدم قناة السويس بشكل عظيم . فقد ارتفع من ١٥٣١ طناً فى عام ١٨٩٨ الى ٦٧٦٩٠ طناً فى عام ١٨٩٩ كما أدت ثورة الفلبين (التى بدأت في فبراير ١٨٩٩) الى أن تقوم الولايات المتحدة الأمريكية بأرسال ١٠٢٦٩ جندياً من قواتها عبر قناة السويس بينما عاد ١٢٨١٢ جندياً اسبانيا الى بلادهم . وكانت واردات أمريكا عبر قناة السويس أكثر من صادراتها مثلها فى ذلك مثل فرنسا والمانيا ولكن بخلاف إنجلترا . فقد استوردت الجوت من الهند والسكر من جاوه والقمب من مانيللا ، والنيكل من كاليدونيا الجديدة .

(٢٣٦) كلايتون هو وزير خارجية تركيا آنذاك - جلال يحيى - مشكلة
 بنما ص ٣٨ .
 (٢٣٧) رينوفان ، العلاقات الدولية ج ١ ص ٦٩٣ - ٦٩٤ .

وكانت أولى صادراتها عبر قناة السويس (فى عام ١٨٩٩)
هو الفحم الذى شحن الى كولومبو ومانيلا لحساب اسطول الولايات
المتحدة الأمريكية .

وفى عام ١٩٠٠ بدأت أولى شحناتها الى بورسعيد من الفحم
وأولى شحناتها من الفوسفات من فلوريدا الى اليابان عبر قناة
السويس فى مايو ١٩٠١ . وحملت السفن الأوربية ، وبالأخص
الألمانية البضائع الأمريكية الى آسيا ، وبدأت تجارة الباسيفيكي
تتدفق عبر قناة السويس وتزداد اعتبارا من عام ١٩٠١ (٢٣٨) .

وهكذا خبت قوة أسبانيا الاستعمارية وظهر فراغ فى المنطقة
ملأته قوة غربية جديدة على آسيا ، تلك هى الولايات المتحدة
الأمريكية ، وخضعت جزر الفلبين للسيادة الأمريكية (٢٣٩) .

٤ - حرب البوير وقناة السويس ١٨٩٩ - ١٩٠٢ :

أدى التوسع فى استخراج الذهب من مناجم جنوب أفريقيا
فى إقليم الراند الى الازدهار الاقتصادى (١٨٩٢ - ١٨٩٦) فى
جنوب أفريقيا وشجع جامسون على القيام بحملته فى الترنسفال
من أجل السيطرة على مناجم الذهب لصالح بريطانيا ، مثلما تم
ضم حقول الماس فى عام ١٨٧١ ، وفشلت الحملة فشلا ذريعا ،
وشعر ركاب السفن البريطانية بالأسى وهم يلوحون لجامسون
وزملائه أثناء عبورهم القناة فى طريقهم من دربان بجنوب أفريقيا
الى بلابيموث (٢١ يناير - ٢٣ فبراير ١٨٩٦) (٢٤٠) .

وكانت انجلترا مصممة على تأمين ممتلكاتها فى جنوب
أفريقيا لتأمين طريق الكاب الذى مازال يمر به ٣٧٪ من أجمالى
تجارة انجلترا مع الشرق خلال عام ١٨٩٨ . وكشفت حرب البوير

Farnie, op. cit., P. 466.

(٢٣٨)

Harrison, Brian, South-East Asia. P. 217.

(٢٣٩)

Ibid. P. 463.

(٢٤٠)

عن عزلة بريطانيا عن القارة ، لأن الرأي العام الأوربي كان ضد حرب البوير . وعندما نشبت الحرب في ١٢ أكتوبر حركت فرنسا أسطولا كبيرا صوب البحر المتوسط وأرسلته عبر قناة السويس في ٢ نوفمبر في طريقه الى جزيرة مدغشقر . وكان ذلك مصدر ازعاج لكيرزون لتأمين الخليج العربي ، وأجبرت بريطانيا على تسوية علاقاتها مع البرتغال ، والمانيا والولايات المتحدة ، وأن تحول سفن ناقلات الجنود الهندية الخاصة بها من قناة السويس الى طريق الكاب . وعلى هذا انخفض عدد القوات البريطانية المستخدمة أو المارة بقناة السويس من ١٩٠٠٠ جندي في عام ١٨٩٨ الى ١٥٠٠٠ جندي في عام ١٨٩٩ الى ٥٦٠٠ جندي في عام ١٩٠٠ . وقد أدى انخفاض الحامية البريطانية بالهند الى ٥٠٠٠ جندي الى تشجيع التوسع الروسي في اتجاه الخليج العربي . كذلك قاست شركة P & O البريطانية من انخفاض عدد ركابها وبالتالي دخلها ، ولكنها شيدت أولى ناقلات الجنود الخاصة بها في عام (١٨٩٩ - ١٩٠٠) وزودت بأسطح عريضة للوحدات العسكرية ، وبلغت سرعتها ١٥ عقدة . وخلال عام ١٩٠٠ انخفضت حمولة قناة السويس ١٤٩٪ ، ، بينما ازدادت السفن غير البريطانية المارة بقناة السويس بنسبة ٢٥٪ وبلغت نسبة الحمولة البريطانية في اجمالي حمولة قناة السويس ٦٦٪ في عام ١٨٩٩ ، و ٥٧٪ في عام ١٩٠٠ (٢٤١) .

ويعد هزيمة البوير عاد المتطوعون الأوربيون الى وطنهم عبر قناة السويس ، وقد قوبلوا بالهتاف والتحية من السكان الأجانب ببورسعيد . بينما قامت السفن بتحية كروجر عندما مر بها ، فيما عدا السفن الانجليزية بطبيعة الحال . وذلك على طول الطريق من جيبوتي حتى السويس ، وحياء الركاب من على ظهر السفن ، عندما كانت السفينة الحربية Geldenland التي اقلته تمر بجانبهم (٢٤٢) .

Farnie., op. cit., P. 454.

(٢٤١)

Farnie., P. 464.

(٢٤٢)

وأقامت بريطانيا إمبراطوريتها الجديدة على محاور ثلاث مدن : كلكتا - القاهرة - الكاب ، وكان الفضل في انشاء هذه الإمبراطورية الأرضية للقوة البحرية ، فقد أحترق سلاح المحيط قلب هذه الجزيرة القارية للعالم القديم ، بينما ربطت قناة السويس القوة البحرية للمحيطين الشرقي والغربي ، ونقلت رأس الرجاء الصالح الى رأس البحر المتوسط ، وأمدت قناة السويس خط المواصلات البحري الداخلى باعتباره القنطرة الوحيدة بين المحيطين العظيمين وكانت ملكية بريطانيا لهذه القنطرة قد أجبرت الاعداء على القيام بدائرة ضخمة حول رأس الرجاء الصالح ، ولكن ذلك تطلب من إنجلترا - في نفس الوقت - الاحتفاظ بقوات ضخمة للمحافظة على هذه القنطرة (٢٤٣) .

ولم تظهر أية مشاكل أو عقبات ، ابان حرب البوير (١٨٩٩ - ١٩٠٢) ، بالنسبة لحرية المرور في قناة السويس . فقد اتبعت الحكومة المصرية وجهة نظر الحكومة البريطانية باعتبار الصراع موضوعا داخليا خاصا بالإمبراطورية البريطانية ، وليس موضوع صراع بين دول ذات سيادة (٣٤٤) .

٥ - ثورة البوكسير ١٩٠٠ - وقناة السويس :

كذلك أدت ثورة البوكسير Boxer ، وهى ثورة الصينيين المعادين للأجانب في محاولة لطردهم والقائهم في البحر . فهاجموا المسيحيين الأجانب والبضائع الأوربية وكل ما هو غريب ، وأرسلت الدول الأوربية حملة عسكرية للصين عرفت باسم : Pekin Expedition . وقد احتقت المستعمرات الأجنبية بهذه الحملة عند مرورها بها . فقد لقيت الترحيب في ميناء بورسعيد وهى في طريقها الى الصين وأيضا عند عودتها من هناك . وتكونت هذه الحملة من ٣٧٢٧٧ روسيا ، ٣٤٥٢٢ فرنسا ، ٢٤٤٧٨ ألمانيا . وبلغت الزيادة في القوات الألمانية العابرة للقناة زيادة ملحوظة ، لأن ٤٠٠٠ جندي

Ibid.

Yvis Van Der, Mensbrugghs, P. 53.

(٢٤٣)

(٢٤٤)

فقط عبروا القناة في عام ١٨٩٨ ، ٢٠٠٠ خلال عام ١٨٩٩ .
وموضت حملة الصين هذه قناة السويس في انخفاض عدد الجنود
المارين بها إبان حرب البوير ، والذين تحولوا الى الكاب وقد ارتفعت
نسبة الجنود المارة بقناة السويس نتيجة حرب البوكسير الى ٤٢٪
أى بمقدار ١٥٠٠٠ جندي لأول مرة ودفعت رسوم مرور لقناة
السويس مقدارها ١٨٠٠٠ جنيه استرليني لشركة قناة السويس ،
أو ما يعادل ٤٨٪ من إيراد قناة السويس عام ١٩٠٠ . هذا علاوة
على أن ازدياد حركة مرور السفن الحربية بالقناة خلال هذه المدة
متجهة الى الصين ساند عمليات شحن الفحم في قناة السويس
واستنزف قوة اسطول البحر المتوسط وأدى الى الفزع هناك خلال
يونية ويوليو ١٩٠١ بعد اعلان فرنسا في مايو عن نواياها في
تحريك ١٤ سفينة حربية الى حوض البحر المتوسط في مناورات
خاصة (٢٤٥) .

٦ - قناة السويس والحرب الروسية - اليابانية :

عندما بدأ شبح الحرب الروسية اليابانية ١٩٠٤ ، قدمت وزارة
البحرية البريطانية تقريراً سرياً الى لجنة الدفاع الامبراطوري
I.D.C. في ٢٧ يناير ١٩٠٤ حول الخطة التي ستتبّع اذا ما
نشب الصراع بين روسيا واليابان واقترح الاسطول الدردنيل .
ففي حالة اذا ما خرق الروس المعاهدات وعبروا المضائق واثاروا
الحرب مع انجلترا ففي هذه الحالة هناك أربعة احتمالات أمام
انجلترا :

١ - انزال قوات بريطانية كافية العدد في جزيرة ليمنوس وهي تقع
غرب المضائق مباشرة تكون لديها تعليمات بضرب الروس ،
حالما يخرجون من المضائق وهو أسلوب بسيط وفعال ولكنه
لقى اعتراضين : الأول دبلوماسي والثاني عسكري . فمن
الناحية الدبلوماسية سيجعل ذلك العمل انجلترا في صورة
الدولة المعتدية ، وعسكرياً فان جزيرة ليمنوس باعتبارها

مرسى آمنة معرضة للهجوم من جانب زوارق الطورييد وهو أمر محتمل من جانب الروس .

٢ - ضرورة ابقاء قوة عسكرية بريطانية كبيرة وذات كفاءة في شرق حوض البحر المتوسط وأخطار الروس بأن أية محاولة لاستخدام قناة السويس سوف تقاوم ، وسيكون هذا له فاعليته من حيث ان الطريق البديل حول الكاب سيكون مجالا لمخاطر كثيرة اذا ما فكر الروس في استخدامه زمن الحرب ويجب الحذر لمقابلة الاسطول الروسى عند مسافة بعيدة وخارج المياه القريبة من قناة السويس من أجل المحافظة على حيادها وبذلك لا يشكل أى صعب .

٣ - ويجب اطلاق النار فوراً اذا أصر الروس على محاولاتهم الوصول للبحر الأحمر ولكنهم في الغالب سيحجمون عن صراع ميثوس منه ، واذا أصرروا بدلا من ان يعودوا للبحر الاسود للأبحار غربا باحثين عن استقبال حصن في بنزرت أو طولون فان ذلك أمر غير مرغوب فيه لانجلترا ، فمن الناحية الاستراتيجية يجب معارضة ومنع أى ارتباط وتحالف بين الاسطولين الفرنسى والروسى في البحر المتوسط ، ومن الناحية الدبلوماسية ان تحالف البحارة الفرنسيين والروس فور تلقيهم الرفض من جانب البريطانيين فان ذلك لن يؤدي الى قبول دولي .

ونصحت اللجنة في تقريرها عدم القيام بأية محاولة لمنع الاسطول الروسى من عبور قناة السويس ، وانما يجب ان يقتضى الاسطول البريطانى اثره على الفور ، بان يسير خلفه تماما بأقوى وأضخم السفن الحربية البريطانية . عندئذ سيحدث بهذا العمل البحرى احتجاجات شديدة فى بطرسبورج بحجة أن السفن الروسية لن يسمح لها الانجليز أبدا بالمشاركة فى الحرب ويجب على انجلترا عندئذ أن تتخذ من الاجراءات ما يمنعهم من ذلك . وعندما يحدث مثل هذا الاحتجاج يستحسن عندئذ سحب السفير البريطانى فى بطرسبورج وسيصبح الروس عندئذ فى موقف حرج ، فسفنهم فى

القناة وبينها وبين موطنها أسطول بريطاني له السيادة وتسهيلات التموين بالفحم الخاصة بها ستكون غير مفيدة لهم أبعدها ويصبح من السهل عندئذ اللحاق بهم ويصبحون تحت رحمة الأسطول البريطاني بعيدين عن أية مساعدة فرنسية وبعيدين عن أى ميناء ليجهزوا أو يصلحوا أسطولهم . وسيكون فى مقدور انجلترا عندئذ ضربهم فى أية نقطة فيما بين السويس وفلاديفوستك أو احتجازهم مثلما احتجز الأسطول الانجليزى الأسطول الذيركى فى عام ١٨٠٧ . وابقاء الأسطول الروسى حتى نهاية الحرب الروسية اليابانية أن صدور اعلان رسمى بأن عملهم ضد اليابانيين سوف يكون بمثابة اعلان حرب ضد الانجليز ، هذه الملاحظات التى أوردها تقرير وزارة البحرية فى حالة اذا كان اسطول البحر الأسود الروسى سوف يرسل الى الشرق الأقصى (٢٤٦) .

واعترفت انجلترا عبور الأسطول الروسى للمضائق خرقا للاتفاق ، اللهم اذا ارتدى الجنود الروس الزى المدنى وعبروا المضائق على سفن غير مسلحة ، وترفع علما تجاريا ، فلن يمد ذلك خرقا للمعاهدة (٢٤٧) .

ورأت اللجنة ان هذه الشكوك الدبلوماسية يجب ألا تجعل هناك اختلافا فى الطريقة التى ستتبعها بريطانيا وهو أن مرور السفن الحربية الروسية سواء مسلحة أم غير مسلحة فانه يعد خرقا للاتفاقية عندما تكون المناورات تهدف الى عمليات عسكرية مباشرة ، ويجب أن تكون هناك مدمرات بريطانية متمركزة فيما بين عدن والشرق الأقصى بما فيه الكفاية للتعامل مع المدمرات الروسية التى فى طريقها ، فليس من الضرورى عندئذ متابعتها واقتفاء أثرها داخل قناة السويس بأية سفينة حربية (٢٤٨) .

CAB 38/417. Confidential P.R.O. op. cit.

(٢٤٦)

Tbid.

(٢٤٧)

Tbid.

(٢٤٨)

وعلى أية حال فإنه بعد الاتفاق الودى مع فرنسا ١٩٠٤ شعرت
انجلترا بالأمان فى حوض البحر المتوسط وبدأ لها الاعتراف بالمطالب
الروسية الخاصة بالمضايق . ففى محادثات الملك ادوارد السابع
وشارلز هاردينج فى أبريل ١٩٠٤ وافق على : « انه لا يبدو أن هناك
سببا فى منع مرور السفن الروسية بالدرديل مثلما كنا نحاول فى
الماضى » (٢٤٩) .

وأدى تحسن العلاقات بين روسيا وانجلترا (١٩٠٧) الى
تصريح جراى (Grey) بأن بعض الامتيازات يجب أن تعطى للروسيا
قيما يتعلق برغبتها فى فتح المضائق ، والاتفاق مع روسيا على
أية حال قد أمن مناطق الاقتراب للهند من فارس وافغانستان مثلما
أبعد الاتفاق الودى الخطر الفرنسى عن قناة السويس من
السودان (٢٥٠) .

ولم يبق أمام انجلترا خطر بحرى يهددها الا من الأسطول
الألماني الذى أخذ يشق طريقه لمنافسة انجلترا فى سنوات
مقبلة (٢٥١) .

Hallberg, op. cit., P. 319.

(٢٤٩)

Ibid. P.P. 319 — 320.

(٢٥٠)

(٢٥١) عن الميلاء البحرية بين انجلترا والمنايا راجع كتاب : نشر ،

تاريخ أوروبا فى العصر الحديث ص ٤٣٤ — ٤٣٥ .

الفصل السادس

« قناة السويس بين الحياد والتدويل وحرية المرور »

انفردت انجلترا باحتلال مصر والسيطرة على قناة السويس ولم تكن هناك منظمات عالمية وقتذاك تقرر المركز الدولي لقناة السويس • فمنذ تدخلها باسم حماية القناة أصبح من الواضح انه لا عقد امتياز عام ١٨٥٦ أو فرمان السلطان يعطيان الحماية أو الضمان الكافي لحياها • فلم تكن هناك قواعد للقانون الدولي مطبقة على قناة السويس • ولذلك أصبح من الضروري وجود اتفاقية خاصة بتحديد مركزها الدولي ولضمان امنها ضد أى هجوم • وفي الوقت نفسه كان الاحتلال الانجليزى لمصر قد أعطى لانجلترا اليد الطولى للسيطرة على قناة السويس •

ولم ترض الجماعة الدولية بهذا الأمر وبالأخص فرنسا التى تقلص نفوذها فى مصر ، الأمر الذى اصاب الدبلوماسية الفرنسية بخيبة أمل وخاصة انها لم تحصل على مقابل لهذا الانحسار لنفوذها من انجلترا فى مكان آخر ، وازدادت عداوة فرنسا لانجلترا فى المسألة المصرية خاصة بعد اكتشاف فرنسا أن الاتفاقية المالية عام ١٨٨٥ لم تؤد بأية حال من الأحوال ، دورها فى الجلاء المبكر عن مصر • وايضا اتفاقية درمندولف ١٨٨٧ التى لم تقبلها فرنسا لأن أى حل للمسألة المصرية بدونها غير مقبول (١) •

ونشطت الجمعيات القانونية ورجال القانون لدراسة المركز الدولي لقناة السويس بصفة خاصة والتقنوات بصفة عامة ، وذلك

Sanderson., op. cit., P. 114.

(١)

عقادة الاحتلال البريطاني لمصر • قاجتمع في بروكسل في ١٧ ، ١٨ ،
١٩ أكتوبر ١٨٨٢ — بناء على مبادرة من الاتحاد البريطاني —
لدراسة موضوعات مختلفة ومنها التحكيم الدولي ودراسة حياد
القنوات المائية الدولية ، وطرحت المسائل الآتية :

- ١ - تحديد معنى الحياد •
- ٢ - هل تعتبر القنوات الدولية كممرات ملاحية دولية ؟
- ٣ - مدى سيادة الدولة على القناة التي تمر عبر أراضيها ؟
- ٤ - عبور القوات العسكرية والسفن والامدادات العسكرية عبر
تلك القنوات •
- ٥ - العمليات العدوانية على ضفاف القنوات وعلى موانئها •
- ٦ - الحياد والادارة والحماية للقنوات التي تخضع لضمان من
جانب المحاكم الدولية (٢) •

وعلى أية حال لم تسلم أوروبا بحق إنجلترا في السيطرة المطلقة
على قناة السويس خاصة بعد أن ازدادت المصالح الاستعمارية
والاقتصادية للدول الأوروبية عبر قناة السويس التي أصبحت
الطريق الحيوي لأساطيل الدول الأوروبية التجارية والبحرية على
السواء (٣) •

وقادت فرنسا الحملة الدبلوماسية ضد إنجلترا بدون هوادة،
ونجحت - كما رأينا - في الربط بين المسألة المالية ومشكلة قناة
السويس (٤) •

هذا في الوقت الذي شعرت فيه بريطانيا بضعف مركزها في
مصر وعدم شرعيتها ، فلم يقر السلطان أو الشعب المصري أو معظم

Bulletin Décadaire, No. 390., 22-10-1882.

(٢)

(٣) راجع الفصل الخامس •

(٤) راجع الفصل الأول •

الدول الأوروبية الكبرى لبريطانيا باحتلال مصر وتدعيم مركزها السياسي والحربي هناك . لذا نجد سياسة بريطانيا يحاولون استرضاء السكان والدول الأوروبية بإعلانها بين الحين والآخر ، أن احتلالها مؤقت ، وأن قواتها ستجلو عن مصر بمجرد استتباب الأمن والنظام في ربوع البلاد وتوليد سلطة الخديوى .

وغداة موقعة النيل الكبير بشهر واحد بحث جرانفيل مع بسمارك مسألة التوصل الى اتفاقية خاصة بحرية المرور في قناة السويس . فاقترح جرانفيل أن تصبح حرية المرور عبر قناة السويس زمن السلم والحرب مضمونة وآمنة لكل الدول البحرية تحت ضمان دولي وأن مصر يجب أن تعترف بها الدول « كدولة محايدة » على غرار بلجيكا (٥) .

ورأى جرانفيل أنه بذلك سيحدد من اطماع وأحقاد الدول الأخرى وأن يلقي عن كاهل إنجلترا حمل بقائنها في مصر الذي يكلفها الكثير ، وأنه اذا أصبحت مصر بلداً محايداً فإنها تحتاج فقط الى جيش صغير لا يكلفها الكثير . ولم يقترح جرانفيل حياد القناة . وأكد جرانفيل لبسمارك عدم موافقته على حياد قناة السويس . فلا يوجد وزير بريطاني في مقدوره الموافقة على أن يغلق هذا الممر المائي أمامنا في حالة الحرب . ولكن اذا لم تعلن مصر بلداً محايداً فإن إنجلترا ستقوم بحماية البلاد بمفردها (٦) . ولكن جرانفيل تخلى — بعد ذلك بأيام — عن فكرة حياد مصر ، وصرح بأنه سيقترح قريباً اتفاقية دولية لضمان حرية الملاحة في قناة السويس (٧) .

وكانت أولى محاولات الحكومة البريطانية في هذا الصدد ،

German Diplomatic Documents., Dugdale, Vol. 1.

(٥)

PP. 163 — 4.

Ibid

(٦)

Ibid

(٧)

منشور لورد جرانفيل الى الدول الاوربية الكبرى في ٣ يناير ١٨٨٣
تناول فيه مركز قناة السويس الدولي حسبما قرأه بريطانيا (٨) .

واهتمت وزارة الخارجية الفرنسية باثارة المسألة المصرية وقناة السويس ، وحاولت استمالة الدول الأوربية . فأرسل جول فيري - وزير خارجية فرنسا - الى سفراء فرنسا في برلين وفيينا وسانت بطرسبورج وروما والاستانة بالنسبة للاجراء الخاص بعقد اتفاقية قناة السويس واقترح عقد مؤتمر بالقاهرة لوضع اساس الاتفاق وأن يمثل كل دولة مندوبان بما فيها مصر وتركيا ، وتكون المسودة التي تتوصل اليها اللجنة مقدمة لتتخذ بعد ذلك شكلا رسميا في اطار اتفاقية محددة في مؤتمر سيحدد مكانه حالما تنتهي اعمال هذه اللجنة ، وهو امر اتبع ايضا في اتفاقية نهر الدانوب في لجنة « جالاتز » Galatz ، وأن لجنة دولية بسيطة تتشاور بشكل غير رسمي بالقاهرة في مقودورها دراسة المسألة الصعبة الخاصة بالضمانات الضرورية لحرية المرور في قناة السويس والشروط المحقة بها ، وتمهد الطريق بخون التأثير في اعمال المؤتمر القادم (٩) . وكان هذا الاقتراح في رأى فرى - على جانب كبير من الأهمية لتسوية الجانب السياسى فى المسألة المصرية (١٠) .

وقوبلت فكرة عقد لجنة بالقاهرة ، لوضع الاسس والترتيبات الخاصة بمشكلة قناة السويس بمعارضة شديدة من جانب جرانفيل الذى تمسك بمنشوره الصادر فى يناير ١٨٨٣ (١١) .

(٨) راجع نص المنشور وتحليله ونقد بنوده : عبد العزيز الشناوى ،
كتل الدول لتدويل القناة . مجلة كلية الآداب - مجلد ٢٣ ج ١ مايو ١٩٦١ ،
جامعة القاهرة ص ١٥ .

(٩) المؤتمر الخاص ببحث المسألة المصرية .

Jules ferry/ambassadeurs de France à Paris 1-2-1885. (١٠)

D.D.F.T.S. No. 550

Granville/lyons, F.O. 31-2-1885. Parl Pap. Egypt.

(١١)

19 (1885) No. 5.

ودار حديث بين جرانفيل ووانجتون - سفير فرنسا بلندن -
 فى مطلع عام ١٨٨٥ حول مسألة عقد مؤتمر بالقاهرة ، حيث صرح
 جرانفيل بأنه من المستحيل الدفاع أمام البرلمان عن مسألة عقد لجنة
 فى القاهرة تعالج مسألة خطيرة فى القانون الدولى . وعندما
 استفسر وادنجتون : هل هو يرفض اختيار القاهرة أم يرفض فكرة
 اللجنة ؟ رد جرانفيل بأنه يرفض الاثنين . ثم تحدث جرانفيل طويلا
 حول اقتراحه الخاص بالمفاوضات المباشرة بين الحكومتين مؤكدا
 بأن الوفاق - عندئذ - سيكون سهلا . الا أن وادنجتون رأى أن
 ذلك سيستغرق وقتا طويلا . وأشار وادنجتون فى معرض حديثه
 مع جرانفيل بأن القناة عمل فرنسى ، الا أن أربعة أخماس الحركة
 بها انجليزية (١٢) .

وهكذا نرى الدبلوماسية البريطانية تحاول حصر مشكلة قناة
 السويس بين الدولتين بينما فرنسا تسعى لجر الدول الاوربية معها
 فى تكتل ضد انجلترا .

ورفضت الحكومة البريطانية رفضا قاطعا - لأسباب سياسية -
 فكرة بحث مسألة قناة السويس فى لجنة تعقد فى مصر ، ولكنها
 وافقت من حيث المبدأ على اللجنة الدولية ولذلك اقترح جول فرى
 عقد المؤتمر فى باريس بدلا من القاهرة (١٣) . الا أن جرانفيل طلب
 أن تكون المفاوضات فى لندن ، ولكن وادنجتون أوضح له بمعارضة
 الروسية والماتيا لعقد الاجتماع بها بعكس باريس التى سيوافق
 عليها كافة الأفراد (١٤) .

وكان وادنجتون قد اختار القاهرة - بادئ الأمر - كمكان
 مناسب من أجل الحصول على المعلومات الضرورية الفنية

Waddington/ferry, Lond. 18-2-1885 D.D.F. (١٢)
 T. 5. No. 586..

Ferry/ambassadeur de france, circulaire. 22-2-1885 (١٣)
 D.D.F. T. 5. No. 594.

Waddington/ferry, 25-2-1885 D.D.F. T. 5. No. 597. (١٤)

والطوبوغرافية(١٥) . ووافق جرانفيل آخر الأمر على عقد المؤتمر الخاص بقناة السويس في باريس بدلا من لندن(١٦) . وهكذا اجتمع المؤتمر في باريس بدلا من القاهرة ، وكان هدف ممثلي الدول هو الحيلولة دون الاقلال من القناة كمجرد اقطاعية من اقطاعات الامبراطورية البريطانية ، وتأكيد أهميتها وحيويتها العالمية وأهميتها أيضا لأوروبا وطابعها الدولي وضمان حيادها عن طريق اتفاقية دولية .

ونادى تصريح لندن الدولي في ١٣ مارس ١٨٨٥ باجماع الدول على الرغبة في التوصل الى اتفاقية تضمن حرية المرور في القناة لكل الدول وفي كل الاوقات(١٧) .

المزاحمة بين الدول للاشتراك في مؤتمر باريس ١٨٨٥ لتحديد المركز الدولي للقناة :

كانت عضوية لجنة باريس الدولية مقصورة على الدول الموقعة على هذا التصريح . الا انه قد حدث تزاخم بين الدول الأوروبية المتوسطة والصغيرة على الاشتراك في عضوية لجنة باريس الدولية مثل السويد والنرويج والدانمارك وبلجيكا واليونان والبرتغال(١٨) . وانهالت طلبات هذه الدول على وزارة الخارجية البريطانية . واستفسرت الحكومة الفرنسية من الخارجية البريطانية عما اذا كانت كل الدول البحرية Maritime Powers يجب

Granville/Iyons, F.O. 25-2-1885. Parl. Pap. op cit. No. 7. (١٥)

Granville/Iyons 26-2-1885. Parl. Pap. Egypt 5 (1885) (١٦)
No. 29.

(١٧) انظر نص التصريح في كتاب : عبد العزيز الشناوى وجلال يحيى ،

وثائق ونصوص ص ٦٤٩ .

D.D.F. 1^{re} Série T. 6 No. 609.

وراجع النص الفرنسي

(١٨) عبد العزيز الشناوى ، تكتل الدول لتدويل القناة ج ١ هامش

دعوتها لايفاد مندوبين عنها للمؤتمر ، أم سيقصر الأمر فقط على تلك الدول التى لها مستعمرات فيها وراء قناة السويس ؟

وانتقلت الدولتان على السماح لاسبانيا وهولندا ، والأخيرة تمثل القوة الثالثة المستخدمة لقناة السويس بالنسبة لعدد سفنها وحمولاتها ، هذا علاوة على أن هولندا تعتبر الثانية بعد إنجلترا بالنسبة لمستعمراتها الرئيسية فى آسيا ، ولهذا تهتم اهتماما يفوق بعض الدول المشتركة فى المؤتمر (١٩١) .

واجتمعت لجنة باريس الدولية فى هيئة مؤتمر فى مقر وزارة الخارجية الفرنسية فى ٣٠ مارس ١٨٨٥ ، وشملت اللجنة الدول السبع الآتية : إنجلترا ، فرنسا ، ألمانيا ، النمسا والمجر ، ايطاليا ، روسيا ، تركيا .

مشكلة اشتراك عضو عن مصر فى المؤتمر :

عارضت تركيا اشتراك مصر فى لجنة باريس وصرح قاسم باشا أن تعيين ممثل مصرى حادث ليس له سابقة ، وأنه يتعارض مع حقوق السيادة للسلطان العثمانى على مصر (٢٠) . ورات ان وجود ممثل لمصر فى المؤتمر الى جانب المندوب العثمانى فيه اساءة بالغة لكرامة الباب العالى ، وحاول شاكر باشا التأثير على دى جيرز — وزير خارجية روسيا — لكى تستخدم الحكومة الروسية نفوذها مع الدول الأخرى لمعارضته تعيين مصرى فى المؤتمر ، وأنها لا تعارض فى وجوده بشرط أن يكون صوته استشاريا (٢١) .

Granville/Iyons, F.O., 24-3-1885. Parl. Pap. op cit. (١٦)

Nos . 13 , 21.

Granville/Iyons, F.O., 243 7-3-1885. Part. Egypt. (٢٠)

1P (1885) No. 10. ١١

Endward Thornton/Granville, Confederal. St. (٢١)

Petresborg. 17-3-1885., F.O., 423/19/12. P.R.O.

وفضل نوبار باشا عدم تعيين أى مصرى فى المؤتمر الخاص بقناة السويس ، وساند كرومر هذا الرأى ورأى أن نوبار على حق فى ذلك ، وأن نوبار لا يستطيع الذهاب الى المؤتمر . وكانت المشكلة أمام كرومر هو اختيار الشخص المناسب حتى لا يسبب لانجلترا المشاكل . علاوة على أنه رأى عدم اغضاب الباب العالى الذى يعمل الى عدم تعيين أى فرد . وأكد كرومر فى رسالته الى جرانفيل أن نوبار من جانبه لن يثير مسألة تعيين مندوب عن مصر فى مؤتمر باريس :

«Nubar would prefer not to name any Egyptian to the Suez Canal conference, and I think he is right ? He could not go himself, and the difficulty of finding a man who will not do more harm than good is very great. Do you see any objection to his answering the Port in the sense of declining to name any one ?». (٢٢) .

ونجد هنا مدى التوافق بين نوبار وكرومر فى تعيين مصرى فى مؤتمر باريس الذى سيحدد المستقبل الدولى للقناة .

هذا وقد أصر السفير التركى فى حديثه مع جرانفيل على ضرورة عدم تمثيل مصر بمندوب فى لجنة باريس الدولية وأن الشخص الوحيد المسئول — فى نظره — الذى يمثل المصالح المصرية هو المبعوث التركى (٢٣) .

ورأى جرانفيل حضور مندوب عثمانى فى اللجنة له نفس المركز مثل المندوب المصرى الذى حضر مؤتمر لندن فى ربيع العام الماضى (٢٤) . وقد صدر فى ١٧ مارس ١٨٨٥ التصريح الخاص

Barnig/Granville, Cairo. 14-3-1885. Cromer Papers. (٢٢)

F.O., 63317 No. 184. P.R.O.

Ibid. (٢٣)

Ibid. (٢٤)

بتشكيل اللجنة على أن يكون لخديوى مصر ممثل باللجنة له صوت استشارى ، وتم تعيين قخرى باشا ممثلا عن مصر فى المؤتمر (٢٥) . وكانت تركيا قد تحفظت على منشور جرانفيل ٢ يناير ١٨٨٢ - بأن لها الحق فى اتخاذ كافة الاجراءات الضرورية لحماية مصر ، سواء اكان ذلك ضد الدولة المحاربة أم فى مصر نفسها فى حالة الاضطرابات الداخلية (٢٦) . والعجيب أن تركيا لم يكن يعنىها طوال اجتماعات اللجنة أكثر من الاعتراض على تمثيل مصر الى حد استنكار توقيع العضو المصرى لحاضر جلسات اللجنة الفرعية حتى أن فرنسا نفسها استعانت لهذا المسلك من جانب تركيا وشاركها الأعضاء الآخرون (٢٧) .

مشكلة اشتراك أسبانيا وهولندا :

وأبدت أسبانيا اهتمامها بقناة السويس عقب الاحتلال الانجليزى لمصر ، فقد طلبت الحكومة الأسبانية من الحكومة البريطانية الاشتراك فى الاجراءات الخاصة بالحماية المؤقتة للقناة ، والتي اقترحتها الحكومة الإيطالية (٢٨) . واهتمت أسبانيا بالاشتراك فى المؤتمر لوجود مستعمرات لها بالفلبين ، وازدياد أهمية القناة لها (٢٩) . وأوضحت أسبانيا للحكومة البريطانية أنه لا مطالب لها فى مسألة النفوذ فى شئون مصر وانما يهمها فقط

Baring/Granville, Cairo 20-3-1885, Par. Pap. Egypt (٢٥)
19 (1885) No. 17.

Declaration of the Sublime Port. Parl. Pap. op. (٢٦)
cit., No. 37.

(٢٧) الحفناوى ، قناة السويس ومشاكلها ج ٢ ص ١٩٧ .
Granville/Morier (سفير إنجلترا بأسبانيا) F.O., 20-9-1882 (٢٨)
Parl. Pap. Egypt 1 (1883) No. 8.

Morier/Granville, Madrid, 18-3-1885. Parl, Pap. 19. (٢٩)
(1885) No. 14.

مسألة جزر الفلبين ، وهذا الجزء من العالم الذى تزداد علاقاتها التجارية به (٣٠) .

وكان سفير إنجلترا بأسبانيا (موريير) قد بعث برسالة سرية جدا الى جرانفيل يخبره فيها أنه قد علم سرا بأن الحكومة الأسبانية تحث الحكومة الإيطالية لمساعدتها فى الاشتراك فى مؤتمر باريس ١٨٨٥ على أساس مساندة اسبانيا السابقة للقتراح الإيطالى الخاص بإنشاء قوة بوليس دولية بحرى لحماية قناة السويس فى عام ١٨٨٢ . وابتدى السفير البريطانى مخاوفه من أن يكون التعاون بين الدولتين لاهياء المشروع الإيطالى القديم بما يتعارض والبند الرابع لمنشور جرانفيل ١٨٨٣ . هذا وقد أرفق السفير البريطانى (برسائله المذكورة) تقريراً عن ملخص مناقشات مجلس الشيوخ الأسبانى (جلسة ٢١ مارس ١٨٨٥) حيث اثار البعض سؤالاً فى المجلس حول ما تردده الأوساط الدبلوماسية لمعرفة رغبة الحكومة الأسبانية فى الاشتراك فى مؤتمر باريس المذكور من عدمه ، فان وزير خارجية اسبانيا رد ردا اتسم بالبرود ، وأن اسبانيا تتبع سياسة العزلة والانطواء ، فى الوقت الذى نادى فيه أعضاء آخرون بالبحث على ضرورة اشتراك اسبانيا فى المؤتمر لأن سكانها يبلغون سبعة ملايين نسمة ، وأن لها مصالح كبرى فى أرخبيل الفلبين ، وهى علاوة على ذلك احدى دول حوض البحر المتوسط .

وأوضح وزير خارجية اسبانيا أنه لم يصلها دعوة للاشتراك فى مؤتمر باريس المذكور . ونعى البعض على الحكومة الأسبانية ترددها وبعدها عن المسائل المهمة للسياسة الاوربية رغم مصالحها الحيوية فى القناة (٣١) . ولكن موريير عاد ثانية ليصحح — فى

Moreir/Granville, op. cit., No. 29.

(٣٠)

Moriez/Granville, Madrid. 24-3-1885. Most Confidential 433/19/21.

(٣١)

(ويلنسبة للبند الرابع الخاص بلقناع من مصر) لا يطبق على الشرطين

٢ ، ٣ من المنشور ، الشناوى ج ١ ص ١٨) .

رسالة أخرى سرية - المعلومات السابق إرسالها بعد أن تأكد من أنه لم تحدث مراسلات بين الحكومتين الأسبانية والإيطالية (منذ مؤتمر الاستانة ١٨٨٢) حول هذا الموضوع . وقد تقابل سفير إنجلترا مع وزير الدولة الأسباني ودار الحديث بينهما حول مسألة المؤتمر الخاص بقناة السويس ، وشرح موريير للوزير الأسباني أن منشور جرانفيل هو محور المناقشات التي تدور في المجلس ، وأن المادة الرابعة في منشور جرانفيل هي مثار النقاش المهم والخطير وأبدى الوزير الأسباني تفهمه للمسائل التي أثارها السفير البريطاني وأوصى السفير أنه من السهل التأثير على المندوب الأسباني - إذا اشترك في اللجنة - والحصول على مساندته لبريطانيا في المجلس (٣٢) . وبعد توقيع اتفاقية ١٨٨٨ وافقت الحكومة البريطانية على مساندة مطلب الحكومتين الهولندية والأسبانية لتقديم اقتراح للباب العالي لضمها ضمن الدول المنصوص عليها بالمادة ٩ باتفاقية ١٨٨٨ (٣٣) . ورغب سولسبري في أن تكون أسبانيا وهولندا من بين الدول التي يجب إخطارها عند أي إجراء يتخذ لحماية قناة السويس بناء على نص المادة ٩ من اتفاقية الاستانة (٣٤) . كما ساندت الحكومة الفرنسية أيضا هذا المطلب واستخدمت نفوذها لدى الباب العالي لقبوله (٣٥) .

الدول المتوسطة والصغرى الأوربية :

وسارعت البرتغال مؤكدة أهمية قناة السويس لها ، لأن لها مواصلات عبر قناة السويس تربطها بمستعمراتها وممتلكاتها في

Ibid, 30-8-1885 F.O. 433/19/32. P.R.O. (٣٢)

White Salisbury, Const. (سفير إنجلترا بالاستانة) (٣٣)

11-2-1889. F.O. 423/22/32. P.R.O

Salisbury/white, F.O., 9-4-1889. F.O. 423/22/41. P.R.O. (٣٤)

White/Salisbury, Cons. 22-3-1889. F.O., 423/22/40. P.R.O. (٣٥)

الهند والصين والمحيط وشرق أفريقيا وطالبت بالانضمام
للمؤتمر (٣٦) .

كذلك طلبت اليونان الانضمام لمؤتمر باريس نظرا لأهمية قناة
السويس لها ولعلاقاتها التجارية البحرية مع كل موانئ البحر
المتوسط وبالأخص مع مصر (٣٧) .

وساندت الروسية مطلب انضمام اليونان للمؤتمر (٣٨) .
وكذلك طالبت السويد والدانمارك والنرويج وبلجيكا الانضمام
للمؤتمر (٣٩) .

واستخدمت الدبلوماسية البريطانية أسلوب الدهاء ، فهي لم
ترفض طلبات هذه الدول وإنما أبدت موافقتها على الاشتراك في
المؤتمر بشرط موافقة الدول الأخرى (٤٠) . ولكن إيطاليا وفرنسا
والنمسا رأت قبول أسبانيا وهولندا فقط . فقد رأى كالونوكي أن
البرتغال تأتي في ذيل قائمة الدول التي تستخدم سفنها قناة السويس،
وأنه في حالة السماح للبرتغال فسيفتح ذلك الباب لاشتراك دول
كثيرة (٤١) .

وعلى أية حال لم تشترك أية دولة آسيوية (عدا روسيا
وتركيا) أو أفريقية في هذا المؤتمر أو التوقيع على اتفاقية الاستانة
١٨٨٨ .

D'Antas (سفير البرتغال بلندن) to Granville, 23-3-1885 (٣٦)
Parl. Pap. op. cit., No. 20.

Argyropules (سفير اليونان بلندن) to Granville. 14-3-1885 (٣٧)
Parl. Pap. op. cit., No. 25.

Thornton (سفير إنجلترا في روسيا) to Granville, St. Petres. (٣٨)
30-3-1885. Parl. Pap. op. cit., No. 48.

Parl. Pap. Op. Cit., Nos. : 19, 33, 34, 44 (٣٩)

Ibid. (٤٠)

Ibid Nos : 35, 57. (٤١)

المشاريع المختلفة الخاصة بتحديد المركز الدولي

لقناة السويس

(١) القوة البوليسية الدولية البحرية لحماية قناة السويس :

تمسكت الحكومة الإيطالية باقتراحها الخاص بتكوين قوة من البوليس الدولي البحرى لحماية الملاحة فى قناة السويس ، وهو الاقتراح الذى تقدمت به إيطاليا لمؤتمر الاستانة ١٨٨٢ فى الجلسة الثانية عشرة للمؤتمر . وقد أصبح هذا الاقتراح عديم الجدوى باحتلال القوات البريطانية لقناة السويس ابان عمليات ١٨٨٢ (٤٢) . وبعد الاحتلال البريطانى ، وارسال منشور جرانفيل للحكومة الإيطالية رأى مانشيني انه من المستحب تأمين قناة السويس لأقصى درجة ابان الحرب اذا ما اتفقت الدول فيما بينها بشكل اتفاقية لتشكيل قوة بوليس بحرى لحماية القناة ، تكون على نمط الاجراءات التى كانت موجودة ابان العمليات الحربية الأخيرة ، بدلاً من ترك الحكومة المصرية لتنفيذ امر حماية قناة السويس بمفردها . ولكن باجتماع - سفير انجلترا بايطاليا - اكد لوزير خارجية إيطاليا بأن منشور جرانفيل يمثل الأساس الذى تستمد منه الدول الكبرى مشروع الاتفاقية الخاصة بحماية القناة فى حالة الحرب (٤٣) .

وعلى أية حال لم يحتج جرانفيل على موقف إيطاليا بل اغتبط بذلك ، وأظهرت انجلترا رغبتها فى مجاملة إيطاليا ورفضت بأدب اقتراح الحكومة الإيطالية بإنشاء قوة بوليسية بحرية دولية للإشراف على القناة دون احتلال جزء منها . والواقع أن إيطاليا كانت ضعيفة مترددة فى ذلك الوقت لا تدرى ماذا تفعل غدا (٤٤) .

Plunkett/Granville, 19-9-1882, Parl. Pap. (1883) No. 7 (٤٢)

Paget/Granville, Rome, 2-2-1883, Parl. Pap. Egypt (٤٣)

14. (1883).

(٤٤) صفوت ، الاحتلال الإنجليزي لمصر ص ٧٠ .

والحقيقة أن إيطاليا كان يهمها أيضا حرية الملاحة فى قناة السويس ، ولم تقتنع الحكومة الإيطالية برأى الحكومة البريطانية من قيام مصر باتخاذ الاجراءات الضرورية فى حالة الحرب ولكن الحكومة الإيطالية - على العكس - لا تعتقد فى جدوى هذا الضمان، خاصة اذا كانت مصر فى حالة حرب ، وإن العلاج لذلك هو احتفاظ الدول بحقها بالتنسيق فيما بينها - اذا كان ذلك ضروريا - لقيام « قوة بوليس بحرى » وهو الاقتراح الذى وافق عليه مؤتمر الاستانة فى عام ١٨٨٢ (٤٥) .

واستطاعت الدبلوماسية البريطانية أن تجذب إيطاليا الى تأييد سياستها فى مصر (٤٦) . وهذا ما سنراه من خلال مناقشات اللجنة الدائمة لمؤتمر باريس لبحث مشكلة قناة السويس ١٨٨٥ .

وكانت الروح الاستعمارية متسلطة على لجنة باريس ، فاستهل جول فرى رئيس حكومة فرنسا خطابه فى المؤتمر بقوله : « ... أنتم مدعوون لاضافة لبنة للبناء الجديد الذى تعمل أوروبا تحت ظلال السلم على اقامته ليكون جاهزا يقيها شر المنافسة الحادة التى حفلت بها صفحات التاريخ ولتضع قواعد تنضبط بها حركة التوسع الاستعماري التى لا تقاوم والتى تستغرق الآن معظم نشاط الغالبية العظمى من الدول » (٤٧) .

المشروع الفرنسى الخاص بتدويل القناة :

بدأ بيللو Billot المندوب الأول فى الوفد الفرنسى مؤكدا للاعضاء أن المطلوب هو اعادة صياغة صك اتفاق يتخذ من منشور

Granville/Fraser, F.O. 1-10-1883. Parl. Pap. Egypt (٢٥)
(1884) No. 22.

Granville/Lumley (سفير إنجلترا بروما) F.O. 11-1-1884. (٢٦)
Egypt 5 (1884) No. 22.

(٢٧) راجع نص خطاب جول فرى - المروف بمبولة الاستعمارية فى :
Parl. Pap. Egypt 19 (1885) Part. 2.

الحكومة الانجليزية المؤرخ في ٢ يناير ١٨٨٣ - أساسا له ويقرر
لنشاء نظام نهائي يستهدف ضمان حرية استخدام قناة السويس
في كل وقت ولجميع الدول (٤٨) .

وتقدمت فرنسا بمشروع أهم بنوده البند الرابع جاء فيه :
« يعهد بمهمة حماية القناة الى لجنة تشكل من مندوبين عن الدول
الموقعة على تصريح لندن في ١٧ مارس ١٨٨٥ تساعد قوات
السفن الحربية المرابطة والتي تتبع نفس هذه الدول وينضم اليها
مندوب عن الحكومة العثمانية ، ومندوب عن الحكومة المصرية
وتتفق مع شركة قناة السويس لضمان لوائح الملاحة والشرطة ،
وتراقب بصفة عامة تطبيق نصوص المعاهدة الحالية وتخطر الدول
بالاقتراحات التي ترى انها مناسبة لضمان تنفيذها » (٤٩) .

وسعت الدبلوماسية الفرنسية للحصول على تأييد المانيا
للمشروع الفرنسي فتناول فريسينيه الرسائل مع بسمارك . وحاولت
الدبلوماسية الفرنسية شرح موقفها للباب العالي وخاصة بالنسبة
لنقطة « الضمان الجماعي للاشراف على قناة السويس » :

«Une garantie collective pour la surveillance de la
liberti de canal».

باعتبار أن مشروعها لا يمكن أن يسبب اذلالا للباب العالي بالنسبة
للمحافظة على حرية الملاحة بقناة السويس ، وأنه لا يتنافى مع
منشور جرانفيل ويتفق مع أسس القانون الدولي العام الخاص
بالمعتقدات التي شاركت انجلترا نفسها فيها (٥٠) .

وخشى فريسينيه من أن يحث الباب العالي الحكومة البريطانية
لتتحفظ فيما يتعلق بالضرر الذي سينال الباب العالي وحده

(٤٨) عبد العزيز الشناوي ، كتل الدول لتدويل القناة ج ١ ص ٣٢ .

(٤٩) المرجع السابق ص ٦٥ .
Freyonnet/De Courcal, Paris, 9-4-1885 D.D.F. 1ère série (٥٠).
T. 6 No. 3.

بالنسبة لحق سيادته فيما يختص بالمشروع الفرنسي الذي ينص على
الضمان الجماعى للاشراف على الملاحة بالقناة (٥١) .

١ أهداف التدويل :

هدف المشروع الفرنسي تدويل القناة تحت ستار « انشاء
الرقابة الدولية على القناة » بمعرفة لجنة دولية :

١ - تتخذ الدول السبع والموقعة على تصريح لندن ١٧ مارس
١٨٨٥ بورسعيد مقرا لها .

٢ - تختص بشئون القناة وتتبعها أجهزة عسكرية وفنية وسياسية
وادارية .

٣ - تخويلها سلطات متشعبة وخطيرة وتجب سلطاتها جميع
السلطات فى مصر ، سواء سلطة الحكومة المصرية أو سلطة
شركة قناة السويس أو سلطة الاحتلال البريطانى وتمارس
نشاطها على مدار السنة .

٤ - دهاء الدبلوماسية الفرنسية بعدم استخدامها عبارة تدويل
القناة واكتفت بذكر اللجنة الدولية وكان فى تشكيل هذه اللجنة
وفى اختصاصاتها المتعددة ما يجعل المشروع الفرنسي فى
لحمته وسداه تدويلا لقناة السويس . كما شاء الدهاء
السياسى الفرنسي الا يدمج جميع نقاط التدويل فى مادة
واحدة بل وزعها على مواد ثلاث بدرجات متفاوتة .

٥ - ضرب النفوذ البريطانى الذى انفرد بالحكم فى مصر وفى
قناة السويس واستبداله بنفوذ دولى تشترك فيه الجماعة
الدولية الأوروبية .

٦ - بذلك يتلشى السبب الرئيسى للسيطرة البريطانية على قناة
السويس وتجلو من مصر .

٧ - محاولة فرنسا تدويل القناة كخطوة نحو تدويل المسألة المصرية برمتها لضمان المصالح الأوروبية .

٨ - وشجع فرنسا وجود أنظمة ومؤسسات دولية قوية في مصر مثل الامتيازات الأجنبية والمحاكم المختلطة وصندوق الدين العمومي وقانون التصنيف على تدويل المسألة المصرية ، علاوة على أن قناة السويس في نظر فرنسا مشروع ذو طابع عالمي أوروبي (٥٢) .

(ج) المشروع البريطاني : حرية المرور بقناة السويس :

عارضت الحكومة البريطانية تدويل قناة السويس ، لأن معنى ذلك العصف بالنفوذ البريطاني في مصر ، وتمسكت بحقوق الحكومة المصرية في الدفاع عن قناة السويس وفي تنفيذ المعاهدة المقترحة بحجة أن التدويل فيه مساس بحقوق الحكومة المصرية الإقليمية . وكان هدف السياسة البريطانية من التمسك بحقوق مصر في أية اتفاقية - كما سبق ورأينا - هو انتقال هذه الحقوق عمليا الى يد الحكومة البريطانية ، وأن كل قيد يوضع على حرية الحكومة المصرية ، إنما هو قيد على الحكومة البريطانية . ولذلك جاء الحل البريطاني لمشكلة قناة السويس منفردا بعكس فرنسا التي حاولت الزج بالدول الأوروبية في حل مشكلة قناة السويس تحت مبدأ « التضامن الدولي » . وحاولت الدبلوماسية البريطانية جعل المبادئ التي ورثت بمنشور جرانفيل مستورا للقناة تفرض على الدول الثماني التي اشتركت معها في عضوية لجنة باريس الدولية ، وأبت على أعضاء اللجنة أن يتناقشوا فيما هو خارج عن هذه المبادئ ، محاولة بذلك حصر النقاش والحوار في الإطار الذي وضعت الدبلوماسية البريطانية ، وقد واجهت الدبلوماسية البريطانية تكتلا متماسكا متراسا من الغالبية العظمى من الدول الأعضاء في

(٥٢) عبد العزيز الشناوي ، تكتل الدول لتدويل القناة ج ١

اللجنة وظهر الصراع السياسى بعنف فيما بين فرنسا والدول
الضالمة معها وبين بريطانيا حول تدويل قناة السويس(٥٣) .

هذا وقد أعطى المشروع البريطانى الخديوى حق الاشراف
على تنفيذ المعاهدة (المادة الثانية) .

موقف الدول من مسألة تدويل قناة السويس

محاولة استبدال الوصاية البريطانية بالوصاية الأوروبية :

لم يأخذ منشور جرانفيل ١٨٨٣ فى اعتباره بالقدر الكافى
رغبات أوروبا ، لهذا وقفت الدول الاوروبية ضد بريطانيا فى المؤتمر
وصوتت لصالح المشروع الفرنسى .

١ - موقف ألمانيا :

ازدادت المصالح الألمانية فى قناة السويس بازدياد أعداد
سفنها العابرة للقناة . ومما لاشك فيه انه كان هناك ألمان ينزعون
للمسائل الاستعمارية ويرغبون فى مستعمرات لألمانيا وبالأحرى
الغرف التجارية فى هامبورج وبريمن والشركات الملاحية ، التى أرادت
مساندة امبريالية فى تجارتها مع افريقيا ، والمغامرين الذين رغبوا
فى أن يكون لهم دور فى ظهورهم كـ مؤسسى الامبراطورية الألمانية .
وكان لكل هذه التيارات المختلفة أثرها فى تحويل سياسة ألمانيا ،
وإن كان بسمارك قد سمح لبعض الحماس الاستعماري أن يحول
ويؤثر فى سياسته الخارجية ، ولكن ذلك لا يجعلنا نعتقد بأن بسمارك
تغاضى عن طموح ألمانيا فى أوروبا ، أو أن يستسلم للطموح فيما
وراء البحار ذلك أن بسمارك ركز اهتمامه فى أوروبا ويبدو هذا فى
قوله :

(٥٣) المرجع السابق ص ٤٤ ، ٤٦ ، ٤٧ . وراجع بنود المشروع البريطانى

بالتفصيل .

«My map of Africa lies in Europe. Here lies Russia and here lies France, and we are in the middle. That is may map of Africa». (٥٤) .

وسعى بسمارك للتفاهم والمصالحة مع فرنسا ، والوقوف معها فى وجه انجلترا (٥٥) وبحث بسمارك مع فرنسا بطريقة ودية الاقتراحات الرامية الى الاصرار على جعل المسألة المصرية اوروبية : «Europeanizing of Egypt» وانتهاء استئثار انجلترا بمصر (٥٦) .

وعلى أية حال فان بسمارك كان فى حقيقة الامر مقتنعا تماما بأن المسألة المصرية خطيرة جدا ونموذج سهل للصراع مع البريطانيين (٥٧) .

وفى خريف عام ١٨٨٤ أوحى بسمارك لكورسيل بفكرة تكوين « عصابة بحرية ضد انجلترا » (٥٨) .

وفى حقيقة الأمر كان الاحتلال البريطانى لمصر فرصة لبسمارك للمناورات الدبلوماسية بينما كان بمثابة هزيمة سياسية خطيرة لفرنسا . ويرى مارلو أن بسمارك رغب فى عدم انتهاء الاحتلال الانجليزى من حيث ان ذلك او حدث سيحرمه من فرصته فى «الابتزاز السياسى» . «opportunity of chantage» (٥٩) .

وهكذا دفعت رغبة المانيا فى الانطلاق فى ميادين الاستعمار فى أفريقيا والاقيانوسية الى مساندة المشروع الفرنسى .
ورأى العضو الالمانى فى لجنة باريس الآتى :

Taylor, op. cit., PP. 293 — 4.

(٥٤)

Ibid P. 294.

(٥٥)

Cecil, Life of Salisbury. op. cit., Vol. 3. P. 136

(٥٦)

Taylor op. cit., P. 296.

(٥٧)

Courcl/Ferry. 21, 23 Sept. 1884. D.D.F./ ère série

(٥٨)

T.V. Nos : 404, 405 , 407.

Marlowe., Op. Cit., P. 78.

(٥٩)

١ - ضرورة قيام الدول الكبرى الموقعة على تصريح لندن ١٨٨٥ بالمطالبة بحق الاشتراك في لجنة تختص بمراقبة قناة السويس باعتبارها قناة تشترك فيها الدول بل وتتزاحم مصالح كبرى وخطيرة تفوق في أهميتها الى حد بعيد مصالح الدول في نهر الدانوب .

٢ - استبدال سلطة الشركة بسلطة أكثر حزمًا وثباتًا يمكن التصدي لكافة الأحداث المحتمل وقوعها .

٣ - أن نمو الاستعمار الأوربي فيما وراء البحار قد ضاعف من أهمية قناة السويس ، وسوف يزداد عظم دورها اضعاافا مضاعفة في القريب وبالتالى ضرورة اقرار الضمانات الخاصة بقناة السويس لمواجهة المستقبل .

٤ - تهديد الثورة المهدية لقناة السويس، واذن فمن الضروري أمام هذه الحقائق والأحداث أن تمتد الرقابة الدولية على القناة في أوقات السلم أيضا .

٥ - أن عمل اللجنة الدولية المقترحة لا يحرم « الدولة صاحبة الاقليم » من مباشرة حقوقها والوفاء بواجباتها فهي في استطاعتها استخدام جيشها وشرطتها لاتخاذ التدابير اللازمة التى تحصل على احترام نصوص المعاهدة . وخلص المندوب الالماني من ذلك ، الى أن اللجنة الدولية المقترحة انها تقوى وتدعم عمل الحكومة المصرية بايجاد ضمان اضافى ومصدر تأييد أدبى للحكومة المصرية (٦٠) .

٢ - موقف فرنسا :

شجعت فرنسا اليها غالبية الدول الاعضاء في اللجنة فمضوا يؤيدونها في حماس بالغ لتدويل القناة بعد أن بلغت المصالح

(٦٠) عبد الميز الشناوى ، تكتل الدول لتدويل القناة ج ١

الأوربية البحرية والاستعمار — عبر قناة السويس شأوا عظيما في هذه الفترة (٦١) .

ورأى جول فرى أن الضمان الجماعى لحرية المرور فى قناة السويس هو حجر الزاوية والسبيل لحل المسألة المطروحة للبحث ، وحاول فرى الحصول على موافقة الدول على المشروع الفرنسى (٦٢) . واهتم سياسة فرنسا فى صيف عام ١٨٨٥ بمحاولة اقناع بسمارك برحيل القوات الأجنبية عن مصر وتركها لنفسها *a elle — même sous la garantie collective* الجماعى الأوربى (٦٣) .

قناة السويس ونهر الدانوب :

سعت فرنسا للمحافظة على مصالحها وحقوقها فى قناة السويس عن طريق ضمان حرية الملاحة وبإحلال الوصاية الأوربية على قناة السويس بدلا من تلك الوصاية الانجليزية بإنشاء « لجنة قناة السويس » وهى شبيهة بتلك الخاصة « بلجنة الدانوب » التى أصبحت حكومة سباعية لها ميزانيته وتشريعيها وسلطاتها القضائية ، وجعل سلطة اللجنة الدولية واسعة بقدر الامكان ، وذلك للسماح للسفن الحربية عند الدخول أو انضمام قوادهم للجنة ، وتوسيع نطاق منطقة القناة الى اكبر قدر كلما أمكن ذلك (٦٤) .

وكثيرا ما عقدت المقارنة بين قناة السويس ونهر الدانوب . فعندما أثيرت مشكلة حمولة السفن (١٨٧٣) ، اقتبست بعض قواعد حمولة نهر الدانوب فى قناة السويس ، والآن تتم هذه المقارنة من أجل تبرير تعيين لجنة دولية للإشراف على تنفيذ الاتفاقية .

(٦١) انظر الفصلين : الرابع والخامس من هذا البحث .

«..... la garantie collective et la liberté du Canal » (٦٢) sont les clefs de voute » ferry/waddington. Paris 23-1-1885 D.D.F.T. 5. No. 537.

Freycinet/courcel, Paris 29-5-1885. D.D.F.T. 6. No. 30. (٦٣)

Farnie, op. cit., P. 329. (٦٤)

وكان هدف فرنسا من وجود هذه اللجنة الدولية ، الاشراف على تنفيذ الاتفاقية ، وعلى هذا ضمان قيام « ضمان دولي فعال » لذلك عارضت بريطانيا بشدة قيام لجنة الرقابة الدولية التي قد تشكل تكتلا دوليا في جلسات مستمرة للحكم على السياسة البريطانية في مصر ، مثل لجنة الدين لعام ١٨٨٥ ، والمحاكم المختلطة (٦٥) .

وعارض المندوب البريطاني - في جلسة ٦ مايو - مسألة الربط بين تهر الدانوب وقناة السويس ، على أساس أن شركة قناة السويس لا تختلف كثيرا عن شركة سكة حديد مصرية وأنه يمكن في حالة الضرورة قيام ممثلي الدول الأجنبية في مصر ، بممارسة مهامهم الرسمية بمراقبة تنفيذ الاتفاقية وإرسال تقاريرهم الى حكوماتهم في حالة تعرض الاتفاقية لخطر الانتقاص *Infraction* ودافع بونسيغوت بقوله : « ان الدانوب ممر مائي عظيم يمر خلال عدة دول ، وحالته المادية اiban اجتماعات لجنة الدانوب تسبب العقبات للملاحة . وكان ضروريا القيام ببعض الأعمال لتحسين مجرى النهر ، وكان على السفن التي تعبر هذا النهر أن تخضع بالتتابع لتعليمات كل دولة على النهر . وعلى هذا كان من الضروري إيجاد نظام جديد يمكن تطبيقه على النهر كله ، وذلك لإيجاد تعليمات موحدة للملاحة ولتعريف رسوم الملاحة والاستخدام هيئات مختلفة لإدارة الملاحة وكذلك تم تشكيل « اللجنة الدولية » لحل المشكلات ول ممارسة السلطة على هذا التنظيم الجديد (٦٦) .

٣ - موقف إيطاليا :

وساندت إيطاليا إنجلترا في المؤتمر وخاصة في معارضتها لتدويل القناة ، حتى لا تغضب إنجلترا ، ولضمان مصالحها

Ibid. P. 340.

(٦٥)

Silvia, W.A., op. cit. PP. 335 — 8.

(٦٦)

وراجع بالتفصيل المناقشات التي دارت في لجنة قناة السويس بين الأعضاء عن عقد مقارنة بين مركز قناة السويس ونهر الدانوب في بحث : عبد العزيز الشناوي ، تكتل الدول ج ١ ص ٨٤ ، ٨٥ ، ٨٦ ، ٨٧ ، ٩١ ، ٩٢ .

الاستعمارية فى البحر الأحمر (٦٧) . وعندما اثير موضوع نهر الدانوب ، انبرى مندوب ايطاليا بالدفاع من وجهة النظر البريطانية مؤكداً أن قناة السويس تختلف اختلافاً جذرياً عن نهر الدانوب أو أى نهر دولى ، لأن القناة لا تخترق أراضى عدة دول ، وبالتالي فليس هناك ما يبرر انشاء نظام « الكوندمنيوم » أى الاشتراك فى الحكم والمراقبة . وشبه القناة بمضيق دولى أنشأته عبقرية الإنسان وأسهمت فيه رؤوس أموال دول عديدة ، والقانون الدولى يعترف بحرية المرور فى المضائق ، ولكن هذا القانون الدولى لم يخضع المضائق للمراقبة تباشرها لجان دولية تقيم فى اقليم الدولة التى تمتلك ضفتيها . وطالب بتشكيل « لجنة من القناصل » المعتادين فى القاهرة برئاسة مندوب تركى يعاونه مصرى ، لتنظيم مهمة حماية القناة ، وتتفق مع شركة قناة السويس لضمان مراعاة لوائح الملاحة والشرطة فى كل مرة تنشأ فيها حرب أو تهدد ثورة داخلية سلامة القناة وذلك بعكس الاقتراح الفرنسى الذى رأى أن تكون مهام اللجنة الدولية فى زمن السلم والحرب على السواء (٦٨) .

٤ - موقف النمسا والمجر :

وأيدت النمسا الاقتراح الخاص بانشاء لجنة دولية، وأستشهدت بأقوال فقهاء القانون الدولى ، ورأت أنه من المناسب أن تطبق على قناة السويس - بطريق القياس - النظام المقرر للموانئ المحايدة ، وأن هناك تشابهاً كبيراً بين قناة السويس وبين المضائق التى تصل بين بحرين مفتوحين لكل الشعوب . وحاول البارون دى هان De Haan اثبات أن قناة السويس كانت على نحو ما مضيقاً طبيعياً قديماً ، ونادى بحرية المرور فى القناة مستنداً الى آراء فقهاء القانون الدولى ومبدأ حرية البحار ، والذى يتصل به كنتيجة

(٦٧) راجع الفصلين : الرابع والخامس من هذا البحث عن الاستعمار

الاطالى فى البحر الأحمر .

(٦٨) عبد العزيز الشناوى ، تكتل الدول لتحويل قناة السويس ج ١

ص ٩٠ ، ١١٦ .

حتمية حرية استخدام طرق المواصلات التي تربط بين بحرين يعمان بينهما ، حيث ان المضائق ليست سوى ممرات تصل بين بحرين وتسمح بالملاحة من أحد البحرين الى الآخر فان استخدام المضائق يجب أن يكون حراً كحرية استخدام البحر نفسه (٦٩) . ورد عليه المندوب البريطاني بأن المضائق الطبيعية شئ والممرات الصناعية شئ آخر مثل قناة السويس وقناة كاليدونيا Caledonia Canal اللتين أنشأهما الإنسان بقدرته وطاقته ، ولا يمكن التسليم بتحميل مثل هذه الطرق حق ارتفاق دولي بالمرور فيها على الرغم من أنها تصل بحرين . وفيما يختص بقناة السويس فان المطلوب هو تقرير ارتفاق اتفاقي . وأنه لا محل إطلاقاً للقياس بين قناة السويس ومضيق بحري (٧٠) . إلا أن دى هان رد على المندوب البريطاني بأنه لم يفرق بين المضائق الطبيعية والمضائق التي صنعتها يد الإنسان . والممر المائي الذي يصل بين نهريين يجب أن يكون حراً للتجارة الدولية وإذا كان هذا الممر صنعته يد الإنسان فلا يملك صاحب هذا الممر الحق في أن يغلقة حسب هواه ، وتمسكه بأن هناك تشابهاً بين قناة السويس وبين دلتا نهر الدانوب .

وشرح بعض الفروق الجوهرية بين لجنة الدانوب وبين اللجنة الدولية المقترحة لقناة السويس وأهدافها هي : صيانة القناة ، ولوائح الملاحة في قناة السويس وضعتها الشركة وينفذها مندوبوها دون أن تعترف الدول بذلك ، بينما وضعت الدول لوائح الملاحة في نهر الدانوب . ولا مجال لتخوف إنجلترا من تدخل اللجنة الدولية في شئون شركة قناة السويس وأكد مندوب النمسا أن نفوذ بريطانيا في شركة قناة السويس عظيم لأنها تملك نصف عدد الأسهم تقريباً وتعيينها لعدد من المديرين الانجليز بمجلس إدارة الشركة ، وتوصل الى أن مصالح الدول الأخرى في قناة السويس في حاجة الى مزيد من الحماية ، مستشهداً بتضامن الدول الكبرى بهذا الصدد .

(٦٩) عيد الميز الثاني ، مندوب قناة السويس ج ١

ص ١٠٠ - ١٠٢ .

(٧٠) المصدر السابق ص ١٠٢ .

٥ = موقف الروسيا :

وسائد المندوب الروسي هتروفو Hitrovo الاقتراح
الفرنسي بقيام لجنة في بورسعيد للرقابة الدولية على القناة ،
بينما المشروع الايطالى ، الذى يعهد الى قيام لجنة بالقاهرة الى
يعهد الى الحكومة المصرية بالسهر على تنفيذ المعاهدة (٧١) .
واقترح هتروفو فى ٤ مايو النص على حماية القناة بالعبارة
التالية : « عن طريق قواتهم الخاصة » وذلك حتى يمكن أن يستبعد
أى حلفاء للخديوى مثل بريطانيا فى مسألة حماية قناة
السويس (٧٢) . كما أيد هتروفو مندوب فرنسا بأن تباشر اللجنة
الدولية عملها يوميا وعلى مدار السنة فى أعمال المراقبة على حركة
مرور السفن فى القناة (٧٣) . وفى جلسة ٩ يونية ١٨٨٥ اقترح
هتروفو مد الاتفاقية المقترحة لتشمل البحر الأحمر ، الذى كان ضيقا
بما فيه الكفاية ليشكل « الامتداد الطبيعى للقناة الصناعية » :

The Natural Continuation of the artificial passage.

ويسهل حصاره بعكس البحر المتوسط . وقد عارض المندوب
الايطالى هذه الفكرة وذلك من أجل أن تحفظ لاطاليا حرية التوسع
من مصوع (٧٤) .

وعلى أية حال يمكن تلخيص أركان الرقابة الدولية على قناة
السويس فى نظر فرنسا والدول الضالعة معها فيما يلى :

١ - الطابع الجماعى للمراقبة عن طريق تأليف لجنة من قناصل
الدول لمراقبة تنفيذ الاتفاقية .

(٧١) المصدر السابق ص ١١٧ .

Parl. Pap. Egypt 19 (1885) Part. 2 — sitting No. 10. (٧٢)
4-5-1885.

(٧٣) عبد العزيز الشناوى ، تدويل القناة ج ١ ص ١٢٧ .
Parl. Pap. op. cit., Part 2, Protocol No. 4 sitting (٧٤)
9-6-885.

- ٢ - الطابع الالزامى للمراقبة : لمباشرة أعمالها أمر الزامى .
 ٣ - دوام المراقبة : فى السلم والحرب (٧٥) .
 ٦ - موقف المندوب البريطانى :

رد المندوب البريطانى بان التجربة قد أثبتت التزام الدول بعدم التدخل فى شئون القناة ، وتسأل عن سبب محاولة الدول تقرير مبدأ التدخل (١٨٨٥) وادخلت تعديلات على نظام ثبتت صلاحيته وسلامته . ورأى أن لجنة الرقابة الدولية ، هى منظمة خطيرة تؤدى الى التدخل المستمر فى شئون شركة قناة السويس (٧٦) . وقد هاجم المندوب البريطانى اللجنة الدولية وعدد مضارها من مواجهة حالة التعطل وتحمل مصر أعباء مالية ضخمة علاوة على عجزها عن اتخاذ اجراء تنفيذى . وطالب بونسيقوت احالة هذا الموضوع الى اللجنة العامة لخطورته فيما يتعلق بالمبادئ (٧٧) .

وقد لخص استاذنا الدكتور عبد العزيز الشناوى اسانيد المؤيدين لانشاء الرقابة الدولية على قناة السويس واسانيد المعارضين لها (٧٨) .

ولقد تقدمت بريطانيا بعدة مشاريع فى لجنة باريس ، وكذلك فرنسا وايطاليا . وانهت لجنة باريس الدولية أعمالها فى ١٣ يونية ١٨٨٥ ، وفرغت من اعداد مشروع المعاهدة ، حيث وافقت عليه جميع الدول الأعضاء فيما عدا بريطانيا وايطاليا (٧٩) .

-
- (٧٥) عبد العزيز الشناوى ، تكتل الدول ج ١ ص ١٢٧ .
 (٧٦) المرجع السابق ص ١٢٧ .
 (٧٧) راجع تفاصيل هذا الموضوع بالصدر السابق من ص ١٣٢ - ١٣٣ .
 (٧٨) انظر بالتفصيل الصدر السابق ص ١٣٨ - ١٤٤ .
 (٧٩) راجع نص مشروع المعاهدة ١٣ يونية ١٨٨٥ فى كتاب : عبد العزيز الشناوى وجمال يحيى ، وثائق ونصوص التاريخ الحديث والمعاصر . من ص ٦٥٥ - ٦٥٩ .

وقد اقرت الدول الأوروبية - ممثلة فى لجنة باريس الدولية -
لبدا انشاء رقابة دولية على قناة السويس . وقشلت لجنة باريس
الدولية فى الوصول الى رأى موحد تتلاقى عنده وجهات نظر فرنسا
والدول الست الضالعة معها من ناحية وانجلترا وايطاليا
من ناحية أخرى . وأرسلت الحكومة الفرنسية وثائق أعمال اللجنة
الى حكومات الدول التى اشتركت فى المؤتمر تمهيدا للتوصل الى
اتفاق بشأن الموضوعات المتبقية مثار الخلاف .

وهكذا توصل مؤتمر باريس بعد عشرة أسابيع من المناقشات
(٣٠ مارس - ٣٠ يونية ١٨٨٥) الى مسودة اتفاقية تنسم بشكل
واضح باتجاهها ضد الأهداف البريطانية . وكان من نتيجة
المناقشات والحجج التى ساقها كل طرف أن الهم ذلك عباقرة القانون
الدولى وقناة السويس ، وقدمت أول رسالة علمية للجامعة عن :
« المركز القانونى للقناة » والتبرير القانونى لانتهاك ملكية مصر فى
ادارتها القناة » (٨٠) .

ووصف البعض قناة السويس بأنها « أبو الهول للدبلوماسية
الأوروبية » :

«The Suez maritime Canal is the Sphinx of European
diplomacy» . (٨١) .

وقام ليفى من رجال القانون الفرنسى (٨٢) بتقديم تصوـر
سولسبرى عن تفوق السيادة التجارية على المصالح الإقليمية ،
للفكر القانونى ، وذلك لتبرير مصادرة الملكية الإقليمية لمصلحة

(٨٠) «The legal status of the Canal and the legal
justification of encroachment on Egypt's control of the Canal».
Farrie., op. cit., P. 330.

Ibid.

(٨١)

(٨٢) Fournier de Flaix, Octave Borelli, Pradier-Fodéré : امثال

الانسانية(٨٣) . وهكذا فان رجال القانون فى أوربا بحثوا حماية مصالح المجموعة الدولية ضد بريطانيا ، وقد فعلوا ذلك على حساب مصر وتركيا(٨٤) .

٧ - موقف الدولة العثمانية :

ومن العجيب أن يؤيد مندوب تركيا فى المؤتمر ، انشاء الرقابة الدولية ، وقد انساق المندوب التركى وراء التيار الاستعماري بغفلة وجهالة . ولم يكن يعنيه طوال اجتماعات اللجنة سوى الاعتراض على تمثيل مصر فى المؤتمر(٨٥) .

انتقال المفاوضات الى مرحلة المفاوضات الثنائية بين الحكومتين الفرنسية والبريطانية :

وبعد انتهاء أعمال مؤتمر باريس اتصلت الحكومة الفرنسية فى ١٧ نوفمبر ١٨٨٥ بالحكومات الأوربية التى كانت ممثلة فى لجنة باريس تستطلع رأيها فى الخطوات التالية للوصول الى وضع نظام يستهدف تقرير حرية المرور فى قناة السويس على ضوء ما أسفرت عنه مناقشات لجنة باريس . واستقر رأى تلك الحكومات على أن تقوم الحكومتان الفرنسية والبريطانية بمحادثات ثنائية لتسوية المسائل المختلف عليها فى مشروع الاتفاقية وعندئذ ستوافق الدول عليه بدون تعديل أو بأدخال تعديل . وتبدلت المشاريع المختلفة الفرنسية والبريطانية فيما بين الدولتين بالاتصالات الدبلوماسية(٨٦) . ولم تكن فرنسا تريد تأجيل المفاوضات الخاصة بقناة السويس(٨٧) . وعندما استطاعت الخارجية الفرنسية رأى

Farnie., op. cit.

(٨٣)

Ibid P. 331.

(٨٤)

(٨٥) مصطفى الحناوى ، قناة السويس ومشكلاتها ج ٣

ص ١٩٧ ، ٢٤٤ .

(٨٦) عبد العزيز الشناوى ، تسويل القناة ج ٢ ص ٢ .

De courcel/freyrcinet, Berlin, 4-12-1885 D.D.F.T. 6. (٨٧)

No. 128.

بسمارك بعد انتهاء مؤتمر باريس بالنسبة لمسألة تدويل قناة السويس
أوضح أن هذه المسألة يمكن تحليلها عن طريق الحادثات المباشرة
بالطريقة الودية عن طريق الاتصالات الدبلوماسية بين لندن وباريس،
فقد حاولت فرنسا التأثير على بسمارك ليمارس الضغط على لندن
بهذا الخصوص (٨٨) .

وحاول بسمارك ألا يزعج بنفسه في صراع سافر مع إنجلترا
فقد كان يرى خطورة المسألة المصرية . وتبدلت الرسائل
الدبلوماسية فيما بين روزبري ووانجتون في ربيع عام ١٨٨٦
بصفة غير رسمية للتوصل الى تفاهم بخصوص مسودة الاتفاقية
فلقد تركت مناقشات مؤتمر باريس آثارا سيئة على حكومة إنجلترا
وجعلتها غير راغبة في متابعة المناقشة لذلك أوضحت الحكومة
الفرنسية أنها لا تفكر في عودة اجتماع اللجنة الدولية وإنما هدفها
— على العكس — هو توصل الدولتين الى تفاهم عن طريق
المراسلات الودية وبهذه الطريقة لن توجد صعوبات لتسوية الأمور
مع الدول الأخرى بمراسلات بسيطة من وزارة الى أخرى (٨٩) .

وكان مركز سياسة إنجلترا في ذلك الوقت في حرج شديد
بالنسبة لمشكلة قناة السويس ، سواء من خارج البلاد أم داخلها ،
فقد أوضح تقرير لورد سولسبري الى الملكة في نوفمبر ١٨٨٦ كيف
وقف راندولف في وجهه لكي لا يعطى امتيازات لفرنسا والمعارضة
الشديدة في الوزارة — التي يقودها وزير الخزانة — بالنسبة
لمفاوضات مع فرنسا حول قناة السويس ، والتي يشعر شخصيا
هو ووزارة الخارجية بالضرر الذي سيقرب على ذلك اذا سارت
هذه المعارضة على هذا المنوال (٩٠) .

De Courcel/Freyrcinet, 26-2-1885. D.D.F.T. 60 No. 153. (٨٨)

Lyons/Rosebery. Paris 15-3-1886 F.O. 423 : 18 No. (٨٩)

21. P.R.O.

Cecil, Life of salisbury. op. cit., Vol. III. P. 322. (٩٠)

وأحس سولسبرى بعزلة بريطانيا ازاء الكتلة الذى قادته فرنسا ضدها من أجل تدويل القناة . لذلك نجد الحكومة البريطانية وقد أخذت مبعداً انشاء الرقابة الدولية على قناة السويس فى اتفاقية الجلاء عن مصر (درمندولف فى ٢٢ مايو ١٨٨٧) . وهكذا أدى الضغط الدولى وتكثف الدول فى اجتماعات لجنة باريس الى جعلها تتزحزح عن موقفها وتأخذ بشطر من جوانب هذه الرقابة على النحو الذى ورد فى المشروع البريطانى الثالث . وكان التحفظ البريطانى فى حقيقة الأمر يبيح لها التطل من أحكام المعاهدة (٩١) .

ونشلت اتفاقية ١٨٨٧ بسبب ضغط الحكومتين : الفرنسية والروسية على السلطان لرفض التصديق على الاتفاقية ، وشعرت تركيا بخيبة أمل لضياح فرصة اتفاقية درمندولف منها بسبب الضغط الفرنسى والروسى ، وانتهاز السفير البريطانى بالاستانة الفرصة للتأثير على تركيا بخصوص اتفاقية قناة السويس (٩٢) .

وجاء بالمادة الثامنة فى اتفاقية الاستانة ١٨٨٨ الخاصة بقناة السويس نص يعهد الى وكلاء الدول الموقعة على المعاهدة المعتمدين فى مصر بمراقبة تنفيذها ويجتمعون فى كل ظرف يهدد سلامة القناة أو حرية المرور بها (٩٣) .

وهكذا تقلص مشروع تدويل قناة السويس الى الصورة التى التى انتهت اليها اتفاقية الاستانة بسبب المعارضة العنيفة المتصلة التى حملت لواءها الحكومة البريطانية حتى استطاعت أن تسلب من لجنة الرقابة الدولية أهم اختصاصاتها التى جاء بها المشروع

(٩١) عبد العزيز الشناوى ، كتلة الدول لتدويل القناة ج ٢

ص ١٠ - ١١ وراجع نص الاتفاقية فى :
Parl. Pap. Egypt 7 (1887) No. 88.

White/salisbury, Telegram const. 8-11-1887. F.O. (٩٢)
423/25. No. 65. P.R.O.

(٩٣) عبد العزيز الشناوى ، تدويل القناة ج ٢ ص ٢٢ .

الفرنسى (١) (٩٤) . وخففت المادة ٨ «اللجنة» الى مجرد اجتماع غير عادى لممثلى الدولة فى مصر فى حالة تعرض أمن وحرية المرور فى القناة للخطر ، وتقديم نصائحها وتحذيراتها للحكومة المصرية عند الخطر . ولم تكن لهذه اللجنة سلطات تماثل سلطات لجنة الدانوب . كما لم يكن لهذه اللجنة حق مخاطبة الدول الكبرى من خلال مجموعة أعضائها وتجتمع اللجنة سنويا برئاسة مندوب تركى ويحضر مندوب مصرى . وهى اجراءات قبلها سولسبرى على اعتبار أنها غير مهمة وغير ضارة (٩٥) .

ولقد عارض كرومر مسألة رغبة الأتراك فى تولي رئاسة لجنة القناصل بصفة مستمرة لأن ذلك سيعطيهم مركزا يجعلهم مصدرا للمضايقة لسياسته فى مصر :

«There is a hitch in the Suez Canal Convention. The Turk wishes to be the permanent head of the consular commission we object, as it will give him more locus standi.» (٩٦) .

وعلى أية حال فقد كانت المصالح البريطانية تحميها مسألة الاجماع فى الآراء حتى تكون قرارات اللجنة نافذة المفعول ، وترك للحكومة المصرية اتخاذ كافة الاجراءات الضرورية لتنفيذ الاتفاقية ، والتزام كامل من جانب السفن الحربية بالتعليمات عند عبورها القناة . وكانت أنجلترا تحمى هذه الحقوق أمام أوروبا . كما وضعت اتفاقية ١٨٨٨ عوائق أمام تدخل السلطان فى مصر تحت شروط

(٩٤) عبد العزيز الشناوى ، ملويل القناة ج ٢ ص ٢٢ .

Which Salisbury accepted as unnecessary but (٩٥)

harmless» Salisbury/Egerton., 21-1-1887. Egypt 1 (1888).

F.O. 633/7. No. 97. F.O. 20-1-1888. Cromer's Papepers. (٩٦)

P.R.O.

محددة عندما تطلب مصر ذلك عندما تكون قواتها غير كافية . .
وأصرت الدول على ضرورة قيام السلطان باستشارتهم وعلى هذا
حرمت مصر من حق الاستعانة بأى حليف تختاره (٩٧) .

تحليل لاتفاقية ١٨٨٨ :

وكانت اتفاقية ١٨٨٨ نتاجا لثلاثة جوانب : منشور جرانفيل
١٨٨٢ وأبحاث اللجنة الدولية بباريس ١٨٨٥ ومفاوضات الحكومات
بخصوص ما وصلت اليه هذه اللجنة . وحددت اتفاقية ١٨٨٨ المركز
الدولى لقناة السويس .

وقد افترقت الاتفاقية الى الصراحة والوضوح ، ووجود فجوات
وبنود فى نصوصها تتيح للسلطات البريطانية مجالا واسعا تلعب
فيه على هواها . ولم يرض سياسة ولوردات البحرية البريطانية عن
بعض بنود هذه الاتفاقية ، وخاصة أبان الحرب ، فهي غير محددة
فى عباراتها وغير كافية :

«... inherent objections in the spirit of the convention
itself as well as insufficient precession in its clauses»
(٩٨) .

ولقد ضمن امتياز ١٨٥٦ حرية المرور فى القناة ولكن هذه
الحرية انتهكت عامى ١٨٧٧ ، ١٨٨٢ .

أما اتفاقية ١٨٨٨ فقد أعفت السفن الحربية من المثل أمام
القضاء الاقليمى المصرى ، كما أعفتها أيضا من الحصول على
موافقة مسبقة من مصر قبل مرورها بالقناة . وأصبحت الحرية هنا
هى حرية مرور السفن الحربية للمتحاربين وفقا لأحكام القانون
الدولى الذى يسمح للسفن الحربية بالمرور فى المياه الاقليمية للدول

Farnie, op. cit., P.P. 340 — 341.

(٩٧)

CAB. 38/9/43. C-I-D. Memorandum of International
status of the Suez Canal 27-3-1904.

(٩٨)

المحايدة ودخول موانئها وقنواتها • ويشمل هذا التصريح جميع الدول ولم يقتصر على الدول التسع الموقعة على اتفاقية ١٨٨٨ • وهكذا سلبت مصر حق منع مرور سفن أية دولة • وقد نظمت اتفاقية ١٨٨٨ المرور في قناة السويس للسفن الحربية ولم يطبق هذا الأمر على السفن التجارية ، فجعلت هذه الاتفاقية من قناة السويس ممرا لجميع المتحاربين ، ولكنها أدمجت القواعد التي تحكم بقاء السفن المتحاربة في الموانئ المحايدة ، ومنعت الاتفاقية انزال أو التزود بالمؤن للسفن الحربية أثناء عبورها القناة ، ولكنها لها الحق في التموين الضروري جدا ولأدنى حد ممكن وألا يتجاوز بقاؤها في موانئ القناة ٢٤ ساعة على الأكثر • وقد استخدمت الاتفاقية نفس العبارات الواردة في أول اتفاقية جنيف لعام ١٨٦٤ للأطباء والمصابين والمستشفيات والتي امتدت عام ١٨٦٨ لتشمل السفن والنقلات الحربية التي تنقل المصابين فقط (٩٩) •

ومنعت اتفاقية ١٨٨٨ ممارسة حقوق الحرب بما فيها حق الحصار والغنائم والبحث داخل مياه القناة أو خلال ثلاثة أميال من موانئ مداخل القناة • وكانت القناة معرضة للحصار طيلة السنوات الثماني عشرة التالية لافتتاحها إلى أن جاءت اتفاقية ١٨٨٨ لتحررها من هذا التهديد (١٠٠) •

وفشلت بريطانيا في أنجاح مشروعها الخاص بمنع السفن الحربية من اصطحاب غنائمها عبر قناة السويس ، وكان الاقتراح البريطاني في لجنة باريس يهدف إلى حماية سفن أسطولها التجاري • وزُيما جعل هذا الاقتراح قناة السويس حاجزا واقيا Bulwark للتجارة البريطانية ، لأن مثل هذه الغنائم ستكون على ما يبدو بريطانية والغنائم غير بريطاني • ومنحت الاتفاقية حق الأسر والغنائم للسفن الحربية ، وسمحت باصطحاب سفينة الأعداء بعلمها عبر قناة السويس • ولم يرد نص محدد في اتفاقية ١٨٨٨ حول هذا الموضوع

Farnie, op. cit., P. 337.

(٩٩)

Ibid. P. 338., Cf. Marder, op. cit., P. 572.

(١٠٠)

حسبما اقترحت هولندا ذلك في المؤتمر . وأصبحت موانئ القناة بمثابة ملجأ Assythum للسفن الهاربة من مطاريدها ، حتى لا تصبح غنيمة حرب (١٠١) .

وجاءت الاتفاقية عامة فَي بنودها بشكل خطير ، ولم تضع ضوابط لمشاكل التفسير فهي مثلا لم تضع شروطا لكيفية تموين السفن الحربية بالفحم ، رغم أن روسيا أثارت هذه المسألة عام ١٨٧٧ . كما أنها لم تضع تفسيرا واضحا لكلمة « احلال السلام » على الرغم من أنها أبعدت جزءا من مصر عن أعمال الحرب . . . وحالت بين الدول الأوروبية من أن تهاجم مصر عن طريق قناة السويس حتى لو كان تصير في حالة حرب مع تلك الدولة (١٠٢) .

كما تجاهلت الاتفاقية مصلحة الدولة صاحبة الاقليم ، وجاءت بعض بنودها قاصرة أو جامدة أو ضعيفة أو متناقضة مع بعضها البعض . كما منعت مصر من تحصين القناة ومن الحرب في مياهها ومن ممارسة حق الحصار ، كما منعتها من اعتراض مرور السفن الحربية في قناة السويس (١٠٣) . ولم تجعل الاتفاقية القناة منزوعة السلاح لأنها لم تمنع التحصينات المؤقتة بنفس الوضوح الذي منعت فيه انشاء التحصينات الدائمة (مادة ١١) (١٠٤) .

(ج) حرية المرور في قناة السويس :

لقد كشفت الاتفاقية عن التوسع الشاسع بالافتراض القائم على تصور حق الطريق خارج أوروبا ومبدأ السماح للمحاربين بالمرور قسرا وشنق طريق لقواتهم عبر أراضي دولة محايدة عندما

(١٠١) وانظر موصوع مرور الفئانم في القناة : عبد الله رشوان ،

المركز الدولي للقناة ص ١٢٢ - ١٢٤

Farnie, op. cit. P. 339.

(١٠٢)

(١٠٣) راجع تفصيل لقد وتحليل لاحكام معاهدة ١٨٨٨ في كتاب :

عبد الله رشوان المركز الدولي للقناة ص ١٥٧ وما بعدها .

Farnie, op. cit., P. 338

(١٠٤)

ترفض تلك الدولة المحايدة هذا العبور - قد انهار بعد ثورة الميناء الجديد القائل بأن الدولة المحايدة ترتكب خرقا كبيرا لواجبات حيادها اذا منحت مثل هذا العبور ، وأن حق تنظيم أو رفض العبور عبر الأراضي كان معترفا به في اليونان القديمة . ومصير لها حق السيادة على أراضي القناة وأيضا الممر الملاحي ، أو مثل استخدام الطريق البري . ولكن مصر عانت من العقوبات التي فرضت عليها تحت اسم « حرية المرور » أو البحر الحر (١٠٥) : *Mare liberum*

كذلك اعتبرت اتفاقية الاستانة خليج السويس كله كطريق عالمي على الدوام وللجميع حق المرور فيه . ولم يكن محذوا بمدة امتياز عقد الشركة ، وعلى هذا كان سسيستر حتى بعد عام ١٨٨٨ ، وانتهكت بذلك الحقوق المصرية للسيطرة على مياهاها الاقليمية (١٠٦) .

وقد حولت الاتفاقية القناة الى اقليم بحري محايد والى ممر صناعي أو حتى بسفور ثان (١٠٧) . وحولت جزءا من أراضي مصر الى بحار مفتوحة *High Seas* . واخذت أن هذه الأرض خارجة عن نطاق القانون الوطني الى نطاق القانون الدولي ، وخارج مملكة القانون الاقليمي الى القانون البحري ، وكبالت سيطرة مصر على القناة أكثر مما كبالت امتيازات ١٨٥٤ ، ١٨٥٦ (١٠٨) .

وفي حقيقة الأمر كانت كل هذه العوائق والعقوبات - التي جاءت في اتفاقية ١٨٨٨ موجهة الى انجلترا وهو ما عنته الدول

Ibid P. 339.

(١٠٥)

H. Wheaton, Elements of International law, Lond.

(١٠٦)

1889. P. 308

LIM. Rossignol, Le Canal de Suez. Etude Historique

(١٠٧)

Jurisdique Paris 1898. P. 204.

Farnie, op. cit., P. 339.

الأوربية بكلمة « مصر » فى الاتفاقية • فقد فرضت الدول على مصر التزامات شبيهة بالعبودية Servitude (١٠٩) •

ولقد تأكدت حرية المرور - بغير ضمان - عن طريق عبودية متبادلة لتدويل جزئى : «Partial Internationalization» خلال حياة محدود • وفسرت شركة قناة السويس النص لتؤكد أن الاتفاقية أكدت اعتراف الدول بحياة القناة (١١٠) • مثلما اعترفت بالحق المطلق الذى لا يمس الملكية حملة الأسهم • وحق العبور لم يقابله مساندة أو تدعيم بأى جزاءات ، فلقد أكدت الدول Assured ولكنها لم تضمن Guarantee حرية الملاحة فى القناة ، ولم تقرض أية عقوبات على أولئك الذين يقومون بالخرق أو بالاخلال بحرية الملاحة Contravention ، لأنه لم تكن هناك دولة تدعى المسئولية لفرض العقوبات على بريطانيا العظمى (١١١) •

وحرية الملاحة محاولة من جانب الدول الاستعمارية للسيطرة على البحار والممرات المائية لجلب المواد الخام فى آسيا وأفريقيا ، واحتكار أسواق القارتين ولم تجد القناة مثيلاً لها فى الحياة الدولية يمكن أن يقاس عليه ، وحاول الفقهاء تشبيهها بالممرات الطبيعية كالمضايق التركية والموانئ ، بينما رأى آخرون أنها كطرق المواصلات الداخلية • والذين يذهبون الى أن القناة حكمها حكم المضائق لم يفرقوا بين الممر المائى الطبيعى والممر المائى الصناعى الذى شقته يد الانسان • وانه مادامت القناة تصل بين بحرين وتستخدم لصالح التجارة العالمية فيجب أن تظل الملاحة فيها حرة لجميع السفن ، وأن هذه الصيغة الصناعية تختفى بمرضى الزمن • ويباح للسفن فى وقت السلم المرور فيها ، التجارية والحرية على حد سواء • وأما فى أوقات الحرب فان الدولة التى تمر القناة فى أرضها - وهى فى حالة حرب - فانها تستطيع منع مرور سفن أعدائها فى القناة

Ibid.

Milner, England in Egypt. op. cit., P. 429.

Farnie, op. cit. P. 339

(١٠٩)

(١١٠)

(١١١)

وتستعمل حقوق البلد المحارب فى داخل القناة . وأما اذا كانت فى حالة حياد فان القناة تظل مفتوحة لملاحه السفن الحربية والتجارية على السواء ، بشرط امتناع سفن الدول المتحاربة عن ارتكاب أعمال حربية فى القناة ، لأن ذلك يعتبر عدوانا على المياه الوطنية لبلد محايد وخرقا صارخا للحياد(١١٢) . ويرى البعض بأن قناة السويس طريق المواصلات العالمية ، وأن الملاحة بها يجب ان تظل حرة فى مختلف الظروف والأوقات ولو تعارض ذلك مع مصلحة مصر وسلامتها(١١٣) .

ولصعوبة ايجاد وضع معين فى القانون الدولى يصح ان يرجع اليه النظام الجديد ، قال بعض الشراح ان نصوص المعاهدة ومراحل تحضيرها تبين ان هذا النظام يعد خليطا من قواعد مختلفة املتتها آراء واعتبارات متعددة ، وان هذه المعاهدة تعتبر ميثاقا قائما بذاته أبرمته الدول التى اشتركت فيه لتحقيق به الحرية المطلقة للمرور فى قناة السويس ، بصرف النظر عن القواعد العامة ومبادئ الحياد فى القانون الدولى(١١٤) .

وأيد الدكتور عبد الله رشوان هذا الاتجاه ، اذ ان أحكام معاهدة ١٨٨٨ - تعتبر فى مجموعها نظاما خاصا املته المصلحة الأساسية التى قصدت الدول تحقيقها من وراء تقديم مبدأ حرية المرور فى قناة السويس ، والتى تتمثل أساسا فى رواج التجارة الدولية وتسهيل حركة النقل البحرى العالمى ، وأن سائر نصوص المعاهدة تدور حول صيانة هذا المبدأ الذى يحقق هذه المصلحة . وعلى ضوء هذا القول يمكن تسمية هذا النظام « بحرية المرور

(١١٢) مصطفى الحفناوى ، قناة السويس ومشكلاتها ج ٢

١٤١ - ١٤٤ .

(١١٣) المرجع السابق ص ١٤٦ .

(١١٤) Ahmed Moussa, Dr. Essai sur Le Canal De Suez droit et Politique. Paris 1935. P. 92.

الدائمة ، مادامت هذه الحرية هي الهدف الاساسى الذى قصده واضعو المعاهدة المذكورة (١١٥) .

واكدت المادة ١٢ من الاتفاقية حقوق وامتيازات الخديوى المستمدة من فرمانات ، وذلك خلال بحث انجلترا لعزل القناة عن مصر . فانجلترا لم تنزع سلاح القناة أو تجعلها محايدة أو تجردها من جنسيتها : Denationalize أو تدولها أو تجعلها عالمية . وهكذا دافعت بريطانيا عن حقوق مصر ، التى هى حقوقها ، وضمنت مرور سفنها الحربية وقواتها وقت السلم والحرب على السواء ، عبر قناة السويس الى الهند . وحصلت من خلال اعتراف دولى على حق ائزال وشحن الجنود فى وقت السلم بدون تصريح خاص بذلك ، وذلك فى حالة حدوث اعاقة عارضة للقناة . وحسوت انجلترا بريدها من الطريق البرى عبر مصر الى الطريق البحرى اعتبارا من هذا العام الذى وقعت فيه اتفاقية ١٨٨٨ (١١٦) .

ولم يكن بارنج متحمسا لاتفاقية ١٨٨٨ ورأى فيها تهدة لفرنسا ، ورغب فى الحصول على بعض الامتيازات منها كتمن لهذه الاتفاقية (١١٧) .

هذا وقد انضمت دول عديدة بعد ذلك لاتفاقية ١٨٨٨ هى : الصين واليونان واليابان والبرتغال والنرويج والسويد والدانمارك (١١٨) .

(١١٥) ميد اه رشوان ، المركز الدولى لقناة السويس ص ١٥٦ .

Farnie, op. cit., P. 341 (١١٦)

Cecil, Salisbury, op. cit., Vol. IV P. 106. (١١٧)

Yves Van Der Mensbrugghe, les Garanties de La (١١٨)

Liberté De Suez, op. cit., P. 50.

القناة بين فكرة الحياد وحرية المرور (١١٩) :

ولم تكن أوروبا ترضى باطلاق يد انجلترا للتحكم فى قناة السويس ، وانما سعت كما رأينا - لتحديد المركز الدولى لقناة السويس بما يتفق ومصانحها • واتخذ الصراع أشكالا مختلفة بعد ازدياد المصالح الاقتصادية والاستعمارية عبر قناة السويس • وبدأ ذلك واضحا من خلال مناقشات مؤتمر باريس ١٨٨٥ من محاولة وضع طابع دولى لا يتعارض مع مصالحهم تمثل فى الاتجاه نحو تدويل القناة تارة وحيادها تارة أخرى ووضعها فى حالة سلام دائم أو حرية المرور الدائمة •

ونشط رجال القانون ورجال الفكر والسياسة والعسكريون كل منهم يلقى بدلوه لتحديد الشكل القانونى ، والمركز الدولى لهذا الممر الملاحي ذى الاهمية العالمية .

وقد استخدم الفرنسيون مرارا كلمة « حياد » Neutrality فى مفاوضاتهم ومناقشاتهم ، ولكن هذه الكلمة استبعدت من نصوص الاتفاقية بناء على طلب بريطانيا ، وطبق الحياد بالفعل على البحر الأسود فى عام ١٨٥٦ ولم يستخدم فى اتفاقية ١٨٨٨ ، ما لم يكن الحياد يعنى « حرية المرور » (١٢٠) •

ورأت فرنسا أن الحل الأمثل لمشكلة قناة السويس يتمثل نى حياد مصر • فقد كتب وادنجتون الى سولسبرى فى صيف عام ١٨٨٧ يقول : « نأمل بكل اخلاص أن تتحقق حرية المرور فى قناة السويس عن طريق حياد مصر كلها » :

(١١٩) راجع تطور فكرة حياد قناة السويس قبل افتتاحها للملاحة وحتى عام ١٨٨٢ فى كتاب : السيد جلال : الصراع الدولى ص ٤٨٢ - ٤٥٤ ومن تطور فكرة حياد القناة ومعناها القانونى ، انظر : مصطفى الحفناوى ، قناة السويس ومشكلاتها ج ٢ ص ١٤٦ - ١٦٦ •

Farnie, op. cit., P. 339.

(١٢٠)

Nous espérons sans doute vivement que la liberté du canal sera complétée par la neutralité de l'Egypte tout entière». (١٢١) .

كما نوقشت مسألة حياد مصر في السنوات ١٨٨٥ ، ١٨٨٧ فلم يكن عند الحكومة البريطانية مانع من قبول هذه الفكرة والجلء عن مصر على أساس شروط معينة يوافق عليها الباب العالي أهمها حق بريطانيا في إرسال جنودها لمصر ثانية عند الضرورة ، أى بترتيبات تضمن حياد مصر ، وتحمى في نفس الوقت المصالح الاستراتيجية لبريطانيا والتي كانت سببا في الاحتلال الانجليزي لمصر (١٢٢) .

وفي صيف عام ١٨٨٥ أبدى جلاستون استعداداه لبحث مسألة حياد مصر مع فرنسا ، وقد استفسر منه وادنجتون عن نوع هذا الحياد ، وأبدى جلاستون اعتذاره عن الدخول في التفاصيل ، ولكن الفكرة العامة متجهة الى أن يقوم السلطان بحماية هذا الحياد وذلك في حالة قيام اضطرابات في مصر أو حدوث اعتداء خارجي على مصر . ولكن ليس الى الحد الذي يؤدي الى احتلال عسكري دائم بقوات عثمانية (١٢٣) .

ولقد هاجم كرومر مسألة حياد مصر وقناة السويس في كتابه

Waddington/Salisbury, 22-7-1887. Documents Diplom- (١٢١)
atique Negociation Relatives au Reglement International pour la
libre usage du canal de suez. 1886 — 1887. Paris 1937. No. 42.
P. 67.
Marlowe Cromer in Egypt. P. 79. ١٢٢;
Waddington/Freyclinet, Lond. 11-5-1885. D.D.F.T. IV (١٢٣)
No. 24.

وانظر ايضا : السيد حسين جلال ، الصراع الدولي حول استقلال
قناة السويس ج ١ ص ٥٢ - ٥٤ .

تصر الحديث (١٢٤) . كما حذر جرانفيل المندوبين الانجليز في مؤتمر باريس ١٨٨٥ بتجنب استخدام كلمة حياد والتمسك بعبارة حرية Freedom أو حرية الملاحة «Free Navigation» كما وردت بمتشوره .

ورأى الأعضاء أن لفظة « الحياد » التي تستخدم بالنسبة للقناة والمرتبطة بالقانون الدولي للمياه الإقليمية لدولة محايدة يكون فيه حق المرور البحري للسفن التجارية مع الامتناع عن ارتكاب أى عمل عدائى (١٢٥) .

وكذلك نظر دى لسبس الى شركة قناة السويس فى ضوء كونها « دولة محايدة » مثل بلجيكا أو سويسرا أو الفاتيكان ، وضمت كل الدول حيادها . وتمسك دى لسبس بحقه فى أن يرفع صوت الشركة عاليا بأن حدودها الإقليمية لا يمكن قياسها بالمقارنة مع مركزها ونفوذها القوى . ولم تكن هناك عصبة أمم عام ١٨٥٤ ، عندما حصل دى لسبس على الامتياز الأول لشق القناة ، ولقد أطلق دى لسبس على الشركة لفظة « عالمية » Universalle . واستمد فكرة دعوته لحياد القناة على أساس مادته عقد الامتياز الثانى ١٨٥٦ ، رقم ١٤ ، ١٥ (١٢٦) .

أما جول فرى فقد أكد أن حياد القناة قد تأكد قانونيا وعمليا منذ ٣٠ عاما أى منذ فرمانى ١٨٥٦ و ١٨٦٦ (١٢٧) .

وكذلك الامبراطور غليوم الثانى أعلن عن ميله لحياد قناة السويس ، ورغب فى بحث هذا الأمر مع دارنبرج D'Arenberg

Crôme, Modern Egypt, op. cit., Vol. 2. PP. 382 — 387. (١٢٤)

Silva. W.A. op. cit., P. 324. (١٢٥)

Crabité. P. op. cit., PP. 218 — 219. (١٢٦)

Bulletin Décadaire, No. 466, 2-12-1884. P. 730. (١٢٧)

— رئيس شركة قناة السويس ، فقد صرح بذلك الى السيد / بلات Plate سرا (١٢٨) .

هذا وقد رأى البعض الآخر أن حياد القناة شبيه بحياد المياه الإقليمية المحايدة استنادا الى أن المعاهدة أجازت لسفن المحاربين المرور بها بشرط عدم ارتكاب أعمال عدائية داخل منطقتها ، وهي القاعدة المطبقة بخصوص المياه المذكورة ، ويتفرع على هذا قول بأن المعاهدة جزء من أراضى مصر بما فيها من أعمال الحرب ، بينما رأى البعض أن القناة اعتبرت منذ ١٨٨٨ محايدة حيادا دائما (١٢٩) .

بينما رأى آخرون أن النظام الذى قرره معاهدة الاستعانة لقناة السويس ليس الحياد بل هو نوع من « السلام الدائم » لأن للمحاربين حق استخدامهما دون عائق . وكذلك لم يتقرر تحريدهما عسكريا لأن للحكومتين المصرية والتركية حق اتخاذ التدابير الدفاعية لمنطقتها عند اللزوم والاستعانة عند الضرورة بالدول الأخرى فى بعض الحالات .

وخلصوا الى القول بأن القناة أصبحت فى ظل معاهدة ١٨٨٨ « مضمونة » Garanti ضد كل الأضرار التى تنشأ عن الحرب (١٣٠) .

وهناك رأى يقول « بدولية القناة » بدليل خضوعها وقت الحرب لبدأ حرية البحار العامة ، فسمحت بمرور الأساطيل الحربية المحاربة على وجه المساواة التامة بين جميع الدول بما فيها الدولة صاحبة

(١٢٨) رئيس شركة اللويدز الألمانية ومدير بشركة قناة السويس ، فقد أخبر بلات سكرتير عام شركة قناة السويس بأن غليوم الثانى قد صرح خلال رحلة تجريبية لأحدى السفن من ميله لحياد قناة السويس .

Délicassé/Montebells, Paris, 19-6-1902. D.D.F. 2ème S.T. 2 No. 296

Hallberg, op. cit., P. 293.

(١٢٩)

(١٣٠) عبد الله رشوان ، المرجع السابق ص ١٥٤ .

الاقليم . يضاف الى ذلك تجريد منطقة القناة من الاستعدادات العسكرية وتخلي السلطة صاحبة السيادة عن بعض حقوقها عليها ، وما نص عليه من جواز تدخل الدول بصفة مشتركة عند اللزوم فيما يعرض لهذا الطسريق . عندئذ يمكن القول بأن القناة قد تقرر دوليتها فأصبحت منشأة عالمية تخص لجميع الشعوب (١٢١) .

قناة السويس بعد معاهدة ١٨٨٨

(١) التحفظ البريطاني على اتفاقية قناة السويس :

عرضت اللجنة الفرعية بباريس ١٨٨٥ نتيجة أعمالها وأبحاثها بخصوص وضع مشروع معاهدة لتنظيم مركز القناة على اللجنة العامة بجلستها في ٤ يونية بتقرير قدمه رئيسها ، وأشار في نهايته الى أن هذه اللجنة الفرعية قامت بمهمتها دون أن تدخل في اعتبارها الحالة الاستثنائية الموجودة في مصر (١٢٢) . وتنبهت بريطانيا لهذا الموضوع من قبل . ففي رسالة سرية وعاجلة من الأدميرالية البريطانية الى وزارة الخارجية في ٣٠ مايو ١٨٨٥ فحواها ما ملخصه :

١ - أن النص الخاص بعدم انزال الجنود والمعدات الحربية بالقناة وميناءي الدخول (بورسعيد والسويس) زمن السلم والحرب يجب ألا ينطبق على القوات البريطانية طالما أُنيط بها مسألة حماية الأمن في مصر .

٢ - من المرغوب فيه - من الناحية الصحية - انزال المرضى الى مستشفيات السويس من سفن نقل الجنود التي تمر باستمرار في القناة أو في ميناءي السويس وبورسعيد ،

(١٢١) المرجع السابق .

Parl Pap. Egypt 19 (1885) Vol. 2, 1885.

(١٢٢)

٣ - تحتاج كلمات المادة المقترحة الى عناية ودقة شديدة في الصياغة .

٤ - يجب ألا تعوق الاتفاقية استخدام سفن الأسطول البريطاني للحوض الجاف الموجود بميناء السويس في حنالة السلم (١٣٣) .

وكانت وزارة الخارجية البريطانية قد استفسرت من وزارة الحربية عما اذا كان من الممكن الموافقة على الحظر الخاص بانزال جنود ومؤن حربية في القناة زمن الحرب ، وتطبيق ذلك في زمن السلم ، وامتداد هذا الحظر ليشمل مينائى بورسعيد والسويس ؟ فاعترضت وزارة الحربية على هذا البند لأنها مسئولة عن حماية مصر . وميناء السويس - على سبيل المثال - كان ومازال ميناء مصر على البحر الأحمر ، وهو ليس بجال من الأحوال - في نظر خبراء الحربية البريطانية - من خلق قناة السويس ، فقد كان وجودها قبل التفكير في انشاء قناة السويس ، علاوة على أن هذا الميناء هو نهاية الخط الحديدي القادم مباشرة من القاهرة ، وهو النقطة التى يأتى ويذهب منها الجنود الى كل من : سواكن ومصوع والموانى الأخرى المطلة على البحر الأحمر . وعلى هذا فإذا شمل الحظر الذى ورد بالاتفاقية ميناء السويس ، فسيصح من المستحيل بالنسبة لانجلترا استخدام ميناء السويس قاعدة ومستودعا لعملياتها العسكرية الى سواكن . وان السويس تقع بعيدا عن مدى المنطقة المحايدة التى تشملها القناة كطريق رئيسى لكل الدول .

وباختصار يجب أن يشمل هذا الحيداد فقط القناة نفسها ، ويجب ألا يمتد الى ما وراءها الى السويس الميناء المصرى على البحر الأحمر . هذا علاوة على أن انجلترا تمتلك مستشفى عسكريا له أهميته لانجلترا في نقل الجنود فيما بين الهند ومصر وله سبه كبيرة لانجلترا في كل الأوقات كما تمتلك أيضا ذلك المبنى الضخم

الذى بناه أمير هولندا - هنرى - فى بورسعيد • وبناء على هذه الظروف • سيكون أمرا انتحاريا بالنسبة لنا أن نوافق على أن تمتد هذه الاتفاقية لتشمل هذه الموانئ التى قبل حياها فى حالة الحرب » (١٣٤) •

عندئذ تنبعت الدبلوماسية البريطانية لهذا الموضوع وخشيت أن تعرقل المعاهدة سلطاتها ونفوذها ومصالحها فى مصر ، فأبلغت حكومتها مندوبيها بلجنة باريس فى رسالة مؤرخة فى ٦ يونيه ١٨٨٥ : « يجب أن يكون مفهوما بصفة تامة أن المشروع المقترح يعد فى نظر الحكومة البريطانية بيانا للتدابير التى تقبلها الدول فيما بينها لتنظيم مركز القناة بصفة دائمة ، ولكن لا تعد هذه التدابير واجبة التطبيق بشكل يعرقل حقوق القوات البريطانية التى تحتل مصر أو يعطيها حريتها فى العمل الذى لا غنى عنه لتقوم بمهنتها على وجه فعال فى الظروف الخاصة والمؤقتة القائمة الآن » (١٣٥) •

وعلى هذا قدم مندوب بريطانى فى المؤتمر التحفظ التالى :
« ••• من واجبهما تقديم تحفظ عام على تطبيق نصوصها بحيث لا يتعارض تطبيق نصوص المعاهدة مع هذا الموقف أو يقيد حرية حكومتها فى العمل أثناء احتلال بقوات حضرة صاحبة الجلالة البريطانية » (١٣٦) •

وسجلت اللجنة العامة هذا التحفظ فى جلسة ١٣ يونيه ١٨٨٥ ، ولم يدخل التحفظ البريطانى ضمن بنود الاتفاقية لأن الدول رفضت ذلك • وقد قنع الرأى العام البريطانى وقبل هذا الأمر لأنه

Thomson/Curria, confidential war office. 25-5-1885. (١٣٤)

FO. 423/19 No. 111. & Inclosure. P.R.O.

(١٣٥) عبد العزيز الشناوى ، تدويل القناة ج ٢ ص ٢٨ ، ميداه

رشوان ، ص ١٧٥ •

(١٣٦) المرجع السابق ، وانظر نص التحفظ البريطانى فى :

Parl. Pap. Egypt 19 (1885) sitting, 13-6-1885.

لم تثر أية أسئلة للحكومة في مجلس العموم البريطانى عن قناة السويس منذ عام ١٨٨٧ الى عام ١٨٩٢ ولم توقع أى من الدول الآسيوية أو الأفريقية على الاتفاقية (١٣٧) .

وعندما أوشك الاتفاق بين الحكومتين الفرنسية والبريطانية أن يتم وجهت الأخيرة في أكتوبر ١٨٨٧ رسالة الى ممثلها في باريس كررت فيه التحفظ الذى سبق أن أبداه مندوبها بلجنة ١٨٨٥ ، وطلبت منه إحاطة الحكومة الفرنسية بأن الحكومة البريطانية مع موافقتها على مشروع المعاهدة ، بعد تسوية نقط الخلاف ، تتمسك بالتحفظ المذكور (١٣٨) .

وبهذا الشكل لازم التحفظ البريطانى اتفاقية ١٨٨٨ في مراحل تنفيذها الى أن تم التوقيع عليها وأصبح ملحقا بها بعد أن قبلته الدول التى وقعتها . وبمقتضى هذا التحفظ يكون لبريطانيا أن تتدخل من نصوص الاتفاقية كلها أو بعضها اذا كان تطبيقها يتعارض مع مقتضيات احتلالها لمصر ، ويعطل حريتها فى العمل فى فترة قيام هذه الحالة الاستثنائية .

ونتيجة لهذا التحفظ البريطانى أصبحت المعاهدة معطلة لسنوات عديدة ، وأثيرت هذه المسألة فى مناسبات عديدة فى البرلمان ، فطرح سؤال : متى سيتم تنفيذها ؟ وردا على هذا الاستفسار فى مجلس العموم البريطانى ، ذكر كيرزون فى معرض رده نيابة عن الحكومة : « ان المعاهدة نافذة المفعول ولكنها لم تدخل بعد مرحلة التطبيق العملى وذلك نتيجة التحفظ البريطانى على المعاهدة حيث أخطرت بها الدول » (١٣٩) .

Farnie, op. cit., P. 341.

(١٣٧)

(١٣٨) عبد الميزر الشناوى ، لتويل القناة ج ٢ ص ٤٠ ، عبد الله

رشوان ، ص ١٧٦ ، وانظر منشور سولسبرى :

Parl. Pap. Egypt 1 (1883) No. 53, 4-11-1887

Hansard's Parliamentary Debates, 4th serie Vol. 61 (١٣٩)

P. 687.

واستفادت إنجلترا من هذا التحفظ ، بحيث تعطلت أحكام معاهدة ١٨٨٨ عندما تتعارض مع إرادة إنجلترا ومصالحها ، وخضع مركز القناة بصفة عامة لما تمليه السيادة البريطانية ولهذا فسر بعض فقهاء القانون الدولي العام أن بريطانيا اعتزمت أن توقف ارتباطها باتفاقية الاسناتنة لحين انتهاء الاحتلال البريطاني لمصر (١٤٠) .

وأصبح لانجلترا وحدها الحق في انزال جنودها ومعداتها على ضفاف القناة نتيجة تحفظها على الاتفاقية (١٤١) . وقد أعد أوكس A.H. Oaks - أحد أعضاء حزب الأحرار البريطانى - بوزارة الخارجية البريطانية - مذكرة في يونية ١٨٩٦ حول التحفظ البريطانى على المعاهدة . مفاده انه طالما كان التحفظ قائما ، فان للقوات البريطانية الحق في انزال جنودها بالقناة طوال فترة الاحتلال البريطانى لمصر . وكانت بريطانيا مسئولة من الناحية العملية عن حماية قناة السويس ، وليس الخديو ، بليل انه عندما نشبت الحرب الأسبانية - الأمريكية ، ورغبت الولايات المتحدة ارسال أسطولها عبر قناة السويس ، استفسرت من لندن ولم ترسل الى الخديوى (١٤٢) .

موقف الروسيا من التحفظ البريطانى :

عندما بدأت العلاقات السياسية في نهاية القرن التاسع عشر بين فرنسا وانجلترا في التحسن ، نشطت الدبلوماسية الروسية في إثارة المسألة المصرية ومشكلة قناة السويس وأخذت تلوح لفرنسا باستعدادها لمؤازرتها في هذا الأمر . وهامى الوثائق البريطانية والفرنسية تلقى لنا الضوء على هذا الموضوع .

(١٤٠) عبد الله رشوان ، ص ١٨٠ ، عبد العزيز الشناوى ، تدويل

القناة ج ٢ ص ٤١ .

F.O./Admiralty, F.O. 78/4987., 15-7-1896. P.R.O.

(١٤١)

Hallberg, op. cit., P. 298 — 300.

(١٤٢)

ففى رسالة بعث بها سولسبرى الى لورد كرومر - فى صيف عام ١٨٩٦ - يوضح له ان روسيا قلقة كثيرا باستمرار التحفظ البريطانى - الذى قدبه بونسيفوت فى عام ١٨٨٥ - الذى يحفظ لبريطانيا حق اعفائها من محظورات الحياد الملحقه باتفاقية القناة طالما بقى احتلال انجلترا لمصر . وعبر سولسبرى فى خطابه لكرومر انه هاجم التحفظ عندما وقعت اتفاقية ١٨٨٨ ، وأبدى سولسبرى رغبته فى التخلّى عن هذا التحفظ . وسأل كرومر عما اذا كان لديه اعتراض على ذلك (١٤٣) .

وتوضح الوثائق البريطانية غير المنشورة ، انه فى صيف عام ١٨٩٦ بدأ التفكير فى سحب التحفظ البريطانى على اتفاقية ١٨٨٨ ، خاصة بعد ان أبدت روسيا تخونها من هذا التحفظ بسبب الأحداث مع الشرق الأقصى ١٨٩٥ ، فهاهى المراسلات بين سولسبرى وكرومر لبحث ودراسة تفصيلية قبل اعطاء الفاعلية لائى اقتراح يقدم خاص بسحب التحفظ البريطانى على الاتفاقية ، وان الدول الأوربية لم تبد أى اهتمام ذا بال بهذا التحفظ . وحاولت الدبلوماسية البريطانية التأكيد للروسيا ان بريطانيا لم تفكر بأى شكل من الأشكال فى التدخل فى حياد القناة ، وانها تبحث عن أى وسيلة مرضية لوضع نهاية لهذا التحفظ ، خاصة وأن اهتمام روسيا ازاء هذه المسألة قد ازداد بعد أن تركّز اهتمامها صوب الشرق الأقصى بعد أحداث عام ١٨٩٥ فقد أثبتت قناة السويس انها الطريق المفتوح لمواصلاتها مع الشرق الأقصى . وبالأخص عندما أعيد تجديد وتدعيم أسطولها البحرى فى هذه المياه . وعلى هذا فقد ازداد قلقها بالنسبة لائى شروط دبلوماسية يكون من شأنها التدخل فى حياد القناة . وحاولت وزارة الخارجية البريطانية ازالة أسباب هذه الشكوك ضد انجلترا بالتأكيد بانها لم ولن يكون لها أدنى رغبة فى التدخل فى حياد القناة :

«We had not and never have had, the slightest wish to interfere with the neutrality of the canal». (١٤٤) .

كان ذلك هو بداية التحرك الروسى ازاء المسألة المصرية ، فمن قبل كثرت شكاوى الفرنسيين من حلفائهم الروس الذين لم يقفوا معهم لتحطيم المقاومة البريطانية العنيدة لهم . فابان الأزمات الخديوية لم تتحرك روسيا ، وانتقد مونتيبيللو Montebello بشدة الموقف الروسى بقوله :

La Russie, malgré l'action puissante : qu'elle pourrait, si elle le voulait, exercer sur la politique de l'Angleterre en Egypte, est généralement portée à se désintéresser de cette question». (١٤٥) .

وانتاب الشك دبلوماسيا آخر هو بول كامبون من ان مسلك الروسيا هذا متعمد لكى يستدبم الاحتلال البريطانى لمصر ، ويستتبع ذلك القطيعة بين انجلترا وفرنسا (١٤٦) .

وفى عام ١٨٩٦ اقلق التقارب الفرنسى - البريطانى ، الروسيا . فلقد كان مورنهام Mohrenheim - السفير الروسى ببابريس - يكاد يكون يوميا فى مقر وزارة الخارجية الفرنسية محاولا اثارة الفرنسيين المعتدلين (١٤٧) .

(١٤٤) Draft to Howard : (القائم بالاممال الانجليزية فى باريس)

F.O. 78/4787., July 15, 1896, P.R.O.

Montebello/Develle, St-Petres. 27-1-1893. D.D.F. (١٤٥)

T. X No. 142.

Paul cambon/Develle, Pèro, 25-2-1893. D.D.F.T.X. (١٤٦)

No. 176

Herbette/Berthelot, Berthelot, Berlin, D.D.F.T. XI (١٤٧)

No. 353.

وصرح لوبانوف - وزير خارجية روسيا - الى مونتيللو -
سفير فرنسا بروسيا - بأن روسيا لها مصالح حيوية جدا في
مصر وبالأخص بالنسبة لتأكيد مسألة حياد قناة السويس :

«... parce que la question d'Egypte intéresse en plus
haut point la Russie aujourd'hui, et surtout pour l'avenir
à cause de la nécessité d'assurer la neutralisation du
Canal de Suez». (١٤٨) .

وأوضح لوبانوف أنه قد سبق وأرسل بتعليمات شديدة اللهجة،
بهذا المعنى ، الى ستال Staal بلندن . والآن فان لوبانوف
يعرض على فرنسا الضغط الأكثر فاعلية ، بالنسبة لهذه المسألة (١٤٩)
وإبدى لوبانوف استعداداه للتعاون مع فرنسا للضغط على إنجلترا
متخذين أساسا مسألة قناة السويس محور المحادثات والاتفاقيات التي
وقعت في الاستانة ١٨٨٨ وبقيت منذ ذلك التاريخ حبرا على
ورق (١٥٠) . وإبتهج مونتيللو كثيرا لهذا التحرك الروسى ازاء
مسألة قناة السويس بعد ان ظلت فرنسا تشتكى لسنوات من اهمال
الروسيا للمسألة المصرية ، وأصبح اهتمامها الآن (١٨٩٦) كاملا
يمكن الاعتماد عليه (١٥١) .

وفي ١٤ أبريل أخبر لوبانوف السفير البريطانى فى بطرسبورج
بلهجة غير ودية ان حياد القناة سيبطل وهما وسرابا طالما بقى
البريطانيون فى مصر وطلب اعادة بحث المسألة المصرية برمتها :

«... in a tone that was not pleassant, that the
neutrality of the canal would remain illusery untill the
British had evacuated Egypt and demanded a full inquiry
into the whole Egyptian situation». (١٥٢) .

De Montebelle/Bourgeois, 31-3-1896 D.D.F.T. XII (١٤٨)
No. 361.

Ibid. (١٤٩)

Ibid. (١٥٠)

Ibid, 2-4-1896. No. 365. (١٥١)

O'conor/Salisbury., 21-4-1896. F.O. 78, 78/4892. (١٥٢)

No. 21, P.R.O.

ولعل هذا التحرك الدبلوماسي الروسي يفسر لنا سر التحرك
الانجليزي لبحث مسألة الغاء التحفظ البريطاني على اتفاقية
١٨٨٨ .

وأن كان دي كورسيل يثير الشكوك حول موقف سولسبري
نتيجة الضغط الروسي باستغلال مشكلة قناة السويس ، ومحاولة
سولسبري مصالحه الروسية بشكل يرضيها لولا تدخل كرومر الذي
عمل لغير صالح روسيا :

«... mais l'intervention de Lord Cromer, consulté
par le Premier Ministre, a mis un brusque arrêt à ces
dispositions favorables». (١٥٣) .

ولقد أوضح لوبانوف أهمية حياد قناة السويس للروسيا لأنها
تربط شطري الامبراطورية الروسية علاوة على أنها تسهل الدفاع
عن ممتلكاتها في الشرق الأقصى . الا ان مسألة حياد قناة السويس
تستدعي بحث المسألة المصرية برمتها . لذلك رأى الكونت
جلوشوسكى Goluchowski (وزير خارجية النمسا آنذاك)
أن المسألة المصرية وقناة السويس تشكلان جزءا متكاملًا من المسألة
الشرقية وأبدى رغبته في أن تجد إنجلترا حلا لهذه المسألة يرضى
كلا من روسيا وفرنسا (١٥٤) .

موقف تركيا من التحفظ البريطاني :

تطالعنا وثائق القلعة برسالة موجهة من وزارة الخارجية
التركية الى الحكومة المصرية مضمونها أنه قد نما الى علم وزارة
الخارجية بالاستئانة عن قيام سفينة حربية بريطانية بحمل كمية
كبيرة من البارود من مدينة أنغرس لجهة الصين عن طريق قناة

De courcel/hanotaux, Lond. 13-8-1896. D.D.F.T. 12. (١٥٣)
No. 442.

Loze (سفير فرنسا بفيينا) Hanotaux, vienne, 30-8-1896 (١٥٤)
D.D.F.T. 12 No. 448.

السويس ، وسترسو أيضا في بورسعيد . وطلبت الخارجية التركية اجراء اللزم نحوها وعرضت الرسالة على رئيس الديوان الخديوى — ثابت محمد — ورفع مذكرة بذلك الى رئيس الوزراء . وتقرر ارسال برقية من الداخلية الى جميع محافظات القناة بملاحظة منع تفريغ أى شئ من البارود المذكور لا في بورسعيد ولا في أية نقطة من القنال ولا فى السويس (١٥٥) .

(ب) قناة السويس والاتفاق الودى ١٩٠٤ :

ولم تكن اتفاقية ١٨٨٨ نهاية الصراع الدبلوماسى بين انجلترا وفرنسا فقد استمر الصراع أكثر من خمسة عشر عاما ، وكانت المسألة المصرية وقناة السويس على قمة هذه المسائل الاستعمارية بين البلدين . وقد اهتمت انجلترا كثيرا بالحصول من فرنسا على اعتراف بمركز انجلترا فى مصر .

ورأى سولسبرى أن فرنسا قد تتفاوضى عن الاهتمام بالمسألة المصرية اذا تم تعويضها فى مكان آخر . وسيطرت هذ الفكرة على سولسبرى فى أغسطس ١٨٩٥ عندما تداعبت المسألة المغربية . ولكن سولسبرى — فى يونية ١٨٩٦ — يعود الى الموضوع القديم ، وهو «الامبراطورية العثمانية الآخذة فى الانهيار» والحاجة الى المشاركة فى تقسيمها السلمى a peaceful partition فاقترح ان تقوم فرنسا باخذ سوريا ولكن كورسيل رد بأن سوريا ستكون مشكلة لفرنسا أكثر مما تستحق تماما ، مثل مصر بالنسبة لانجلترا . كذلك حذر كورسيل هانوتو بأنه لا يوجد شئ يسئ للعلاقات الفرنسية —

(١٥٥) وثائق القلمة — محافظ مجلس الوزراء (قناة السويس) ،
محفظة رقم ٤ ملف ١/١٤ موضوع تقرير من نظارة خارجية الاستانة عن مرور
وابود انجليزى محلل بالبارود فى طريقه للصين من ١٨٩٠/٤/٢٥ الى اول
اكتوبر ١٨٩٤ .

الروسية أكثر من مسألة حصول فرنسا على ممتلكات في الشرق (١٥٦) .

ولكن سولسبرى لم ييأس فنجدته يرتب اجراءات في اغسطس ١٨٩٦ ليتمكن لفرنسا الحصول على جزيرة كريت (١٥٧) . وفي خريف عام ١٨٩٦ يشير سولسبرى الى الموقف الحرج في الشرق الأدنى ويبدى ملاحظات لكورسيل بقوله : « ان الحل للمشكلة التي تمارس في الاستانة يمكن ان تسهل الحل في مصر » (١٥٨) . وعاد سولسبرى يغرى دي كورسيل في يناير ١٨٩٧ بجزايا تقسيم الامبراطورية العثمانية وحصولها على سوريا والامكن المقدسة ، وربما شريط من آسيا الصغرى . ولكن كورسيل احتج بأن فرنسا لا ترغب في أن تكون دولة عازلة بين روسيا وانجلترا . ولج سولسبرى بأنه اذا كانت هذه التعويضات غير مناسبة فإنه توجد وسائل أخرى قد ترضى فرنسا ، وأشار الى مراكش . . ولكن كورسيل أصر على أن تكون المسألة المصرية بمعزل ولها عناصر اتفاق خاصة بها (١٥٩) . ورغب دلكاسيه ، بادیء الأمر في جعل المسألة المصرية جزءا من المسألة الافريقية برمتها ، وعلاوة على ذلك تظاهر بأن المقصود بالمسألة المصرية هي فقط ازالة العقبات المالية التي تراها بريطانيا مزعجة . وقد أوضح لورد لاتزدون - وزير خارجية انجلترا - بجلاء أن انجلترا لن تهتم بأى اقتراح لا يتضمن مسألة تنظيم مركزها في مصر . وهذا موضوع أخطر مما تصوره دلكاسيه ، الذي كانت لديه الجرأة أن يصوغ متطلباته الخاصة بمصر (١٦٠) .

Courcel/Hanotaux, 20-7-1896 D.D.F.T. 12 Nos, 410. 418. (١٥٦)

Sanderson, op. cit., P. 235. (١٥٧)

Courcel/Hanotaux, Lond, 3-1896. D.D.F.T. 12. No. 468. (١٥٨)

Ibid. D.D.F.T. 13. Nos. : 68, 77, 18-1-1897. (١٥٩)

Hallberg, op. cit., P. 304. (١٦٠)

وفي مذكرة بعث بها لورد كرومر الى وزارة الخارجية البريطانية اقترح فيها المطالب البريطانية ولخصها فى الآتى :

« النقطة الاولى والاساسية هو أن تعترف الحكومة الفرنسية باحتلالنا ، وبمعنى آخر أن تعيدنا الخاص بسحب حاميتنا من مصر يجب أن يلغى ، أو فى كل الأحوال ينطوى بداهة على موافقة الحكومة الفرنسية » . وتم تبني هذا الاقتراح ، وكتب لانزدون مسودة بعث بها كامبون - سفير فرنسا - فى أول أكتوبر ١٩٠٣ موضحا فيها الآتى :

١ - ان الحكومة البريطانية ليس لديها الرغبة فى تغيير مركزها السياسى فى مصر ، أو تسمح لدولة أخرى بذلك .

٢ - ضرورة الحصول على اعتراف من جانب فرنسا بأن الاحتلال الانجليزى لمصر أخذ صفة الدوام تحت ضغط الظروف ، وعلى هذا سيترك أمر تحديد مدة هذا الاحتلال كلية للحكومة البريطانية (١٦١) .

ورأى دلكاسيه أن طلب انجلترا هذا يصعب تحقيقه *a very far reaching* وعلق على ذلك بقوله : « أن فرنسا توقعت مزايا متكافئة لهذه الامتيازات الضخمة المطلوب منها تقديمها فى مصر . وكان على انجلترا أن تحصل على مزايا عاجلة فى مصر فى الوقت الذى تحصل فيه فرنسا على مجرد أمل فى مراكش » (١٦٢) .

وعلى أية حال فإن لانزدون نكر كامبون بأن انجلترا كانت من قبل فى مصر ، وأنه لا يوجد ادنى أمل لجلائها ، وأنهم يطلبون فقط من الحكومة الفرنسية الاعتراف بالحقائق كما هى (١٦٣) .

Ibid P. 305.

(١٦١)

Ibid.

(١٦٢)

Ibid. P. 306.

(١٦٣)

وفى ٢٦ أكتوبر ١٩٠٢ قبل دلكاسيه المطلب البريطانى الخاص بمصر ، وتضمنت المفاوضات مسألة وضع اتفاقية الاستانة ١٨٨٨ موضع التنفيذ ، بأن تعلن انجلترا عن استعدادها لتخليها عن تحفظاتها على هذه الاتفاقية ، ولكنها اصررت - بناء على اقتراح كرومر - بأن المادة ٨ من اتفاقية ١٨٨٨ ، الخاصة بمراقبة تنفيذ هذه الاتفاقية ، يتعذر تنفيذها مع وجود قوات الاحتلال البريطانى فى مصر (١٦٤) .

وردت الحكومة الفرنسية بأنه من الخطا الفادح الغاء هذه المادة حيث ان تعديل الاتفاقية يتم فقط بموافقة الدول الأخرى الموقعة عليها . وعلى أية حال فقد تم التوصل الى تسوية خاصة بهذه النقطة ، وتم التوقيع على الاتفاق الودى : الانجليزى الفرنسى فى ٨ ابريل ١٩٠٤ .

وأعلنت انجلترا انها لن تغير المركز السياسى للبلاد ، بينما وافقت فرنسا على الا تقف أمام انجلترا فى المسألة المصرية بتحديد موعد الجلاء (١٦٥) .

وجاء بنص المادة السادسة من الوفاق الودى : « ضمانا لحرية المرور فى قناة السويس تعلن حكومة حضرة صاحبة الجلالة البريطانية قبولها لنصوص المعاهدة المنعقدة فى ٢٩ من أكتوبر ١٨٨٨ ووضعها موضع التنفيذ » (١٦٦) .

Ibid.

(١٦٤)

(١٦٥) راجع نص الاتفاقية فى الوثائق الفرنسية المجموعة الثانية المجلد الرابع ولبقة رقم ٢٨٩ . وقد وقعت الاتفاقية على شكل اعلانين واتفاقية ، وقمها ممثلو الحكومتين بباريس . والجزء الخاص بمصر يتكون من ثمانية بنود معلنة وخمسة بنود سرية على شكل اعلان من الملكة المتحدة وفرنسا فيما يتعلق بمصر ومراكش والاجراءات المتعلقة « بالحرية المالية » الخاصة بمصر قد تضمنها مرسوم الخديو ملحقا بالاعلان .

(١٦٦) راجع نص الاتفاقية والمادة السادسة بالرجع السابق .

وهكذا تضمن الاتفاق الودى تنازل بريطانيا عن تحفظها السابق وقبولها الالتزام بنصوص معاهدة ١٨٨٨ والعمل بها حتى ولو كان فى تطبيق نصوصها ما يتعارض مع مقتضيات احتلالها لمصر . وبذلك ازال الاتفاق الودى العقبات القانونية التى كانت تعوق التطبيق الفعلى لنصوص اتفاقية الاستانة ، واصبحت مبادئها الاساسية ، دون غيرها المرجع القانونى الذى يحكم قناة السويس (١٦٧) .

واكدت انجلترا بأن النظام الذى وضع عام ١٨٨٨ بخصوص قناة السويس يظل « نهائيا » ولا يخضع للتغييرات التى قد تطرأ على سياسة انجلترا فى وادى النيل (١٦٨) .
ورأى البعض بأن ٨ أبريل ١٩٠٤ هو التاريخ الرسمى لوضع معاهدة ١٨٨٨ موضع التنفيذ (١٦٩) .

نتائج اتفاق ١٩٠٤ على قناة السويس :

وكان من نتائج الاتفاق الودى تحفظ الباب العالى على الاتفاق الودى فيما يختص بمصر :

Reserver de la Porte sur L'accord franco anglais au sujet de l'Egypte». (١٧٠) .

وهكذا كان الاتفاق الودى نصرا للدبلوماسية البريطانية ، فقد خرجت انجلترا من عزلتها ، واصبحت لها حرية الحركة فى التفاوض مع الدول الأخرى دون أن تستغل المسألة المصرية كحبل يلتف حول عنقها :

(١٦٧) حيد اش رشوان ، المركز الدولى للقناة ص ١٨٦ - ١٨٨ .

Ahmed Moussa, Essai sur le Canal de Suez op. cit., (١٦٨)
P. 110.

Ibid,

(١٦٩)

Nahy bey الغائم بالأعمال التركى بباريس Delcassé, 22-4-1904 (١٧٠)
D.D.F. 2ème serie T.V.

«Without handicap of the Egyptian noose around our necks».

ولم تعد إنجلترا في حاجة الى مساعدة المانيا لها في سياستها في مصر وتخلصت من مضايقات السياسة الفرنسية التي استمرت لعدة سنوات تعوق حركتها ، وكانت عملا عظيما ومريحا لأقصى درجة بالنسبة لسياسة إنجلترا ، فقد تقشعت السحب وبدت السماء صافية وبرزغت الشمس بدفئها .

وهنا نتوقف لحظة لنشير الى أن السبب الرئيسي للتدخل البريطاني في مصر كان أساسا لحماية قناة السويس وهي أيضا السبب في بقاء إنجلترا في مصر ثلاثة أرباع القرن (١٧١) .

وبتصريح ١٨ أبريل ١٩٠٤ اعترفت فرنسا باحتلال إنجلترا الدائم لمصر ، وبعد ذلك بشهر واحد دخلت المانيا في مفاوضات مع إنجلترا لنفس الغرض . وفي ١٩ يونيو ١٩٠٤ وعدت المانيا بالأ تعيق بريطانيا في مصر بالمطالبة بتحديد موعد محدد للاحتلال ووافقت على اشتراطات إنجلترا بخصوص المادة الثامنة من اتفاقية ١٨٨٨ (١٧٢) .

وتم توقيع اعلان معادل من جانب روسيا وايطاليا والنمسا والمجر (١٧٣) . وعلى هذا أصبح مركز إنجلترا في مصر - الى حد ما - قد حصل آخر الأمر على سند قانوني .

وفي حقيقة الأمر فانه طالما بقيت إنجلترا في مصر فان أمن القناة وأيضا أدارتها بقيت في حوزة إنجلترا ، وأن النفوذ المخول

(١٧١) السيد جلال ، الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس .

Hallberg, op. cit., P. 308.

(١٧٢)

Parl. Pap. Egypt 1 (1905).

(١٧٣)

للحكومة المصرية فى المادة التاسعة من اتفاقية ١٨٨٨ ، أصبحت الآن السلطة البريطانية بشكل واقعى (١٧٤) .

ويتحفظ انجلترا على الجملة الأخيرة فى الفترة الأولى من المادة الثامنة لاتفاقية ١٨٨٨ ، تكون انجلترا قد اوقفت الاجتماعات السنوية للقناصل فى مصر ، وهم الذين كانوا منوطين بتنفيذ الاتفاقية . ولم تكن تلك الاجتماعات ضرورية ، حيث ادعت انجلترا لنفسها مسئولية حماية القناة (١٧٥) .

ويعلق هالبرج Hallberg على ذلك بقوله :

« وقد يتمجب الانسان كيف تصر انجلترا على اطلاق يدها بسيطرتها العسكرية على القناة فى الوقت الذى تحترم فيه مبدأ حرية الملاحة بالقناة . ولكن الشرح غير متعذر ، ذلك أن سياسة انجلترا الامبريالية هو أن تظل طرق المواصلات مفتوحة ، وأن تسمى امبراطوريتها فى الهند . واصبحت قناة السويس الشريان الرئيسى للشرق ، وكان من الضرورى أن تظل هذه القناة مفتوحة فى كل الأوقات وتتذكر أحداث ١٨٨٢ فتصمم على عدم ترك هذا « الشريان الحيوى » ، Vital Artery لحماية الدول الأوروبية » (١٧٦) .

Hallberg, P. 308.

Ibid. PP. 308 — 9.

Ibid. P. 309.

(١٧٤)

(١٧٤)

(١٧٥)

(١٧٦)

خاتمة ونتائج

نخلص من هذه الدراسة بالنتائج الآتية :

أولاً : القناة ومستقبل مصر السياسى :

كانت قناة السويس الدافع الرئيسى للاحتلال الانجليزى لمصر عام ١٨٨٢ ، وبازدياد المصالح البريطانية فى قناة السويس ضعفت فكرة الجلاء عن مصر وازداد تمسك بريطانيا بالاحتلال قدام قرابة ثلاثة أرباع القرن .

ونجحت السياسة البريطانية فى تأمين قناة السويس من الأخطار الآتية :

(١) الأخطار الداخلية :

وضعت إنجلترا خططها لاحكام قبضتها على البلاد سنين عددا ، واختارت لذلك رجلا من اقدر رجالها — لورد كرومر — فحقق هذه الأهداف باتباعه مايلى :

١ — اختيار أسلوب الحماية المقنعة للسيطرة على مقاليد الحكم فى مصر .

٢ - تأمين ضفتي قناة السويس من هجمات البدو وغيرهم بتعيين حراس موالين للإنجليز .

٣ - تأمين الحدود الشرقية للقناة بالوقوف ضد مؤامرتي سـلـخ سيناء عن مصر ، الأولى فى عام ١٨٩٢ على يد السلطان العثمانى والثانية على يد حركة الاستيطان الصهيونى فى عام ١٩٠٢ .

٤ - نجاح كرومر فى حل الأزمة المالية المصرية المعقدة فجنته بذلك مشاكل التدخل الأوروبى فى أمور البلاد وأطلقت يده فى حكم مصر .

٥ - وقف كرومر فى وجه مؤامرة تدويل قناة السويس وتمسك بالتحفظ البريطانى على اتفاقية ١٨٨٨ تجنباً لمشاكل التدخل الدولى فى مصر .

٦ - كان لكرومر ، دوره غير المباشر فى صياغة نصوص اتفاقية ١٨٨٨ .

(ب) الاخطار الخارجية :

نجحت الدبلوماسية البريطانية فى تهدئة الدول الأوروبية بالنسبة لقناة السويس ، وخاضت فى ذلك معارك دبلوماسية مع الدول نجملها فيما يلى :

١ - اصدار منشور جرانفيل ١٨٨٣ فى محاولة منها لتهدئة الدول الأوروبية بالنسبة لمستقبل قناة السويس .

٢ - وقفت بحزم أمام الحرب الدبلوماسية التى شنتها عليها فرنسا ومن ورائها الدول الأوروبية - فى مؤتمر باريس ١٨٨٥ - من أجل تدويل قناة السويس . ونجحت بريطانيا آخر الأمر فى احباط مؤامرة التدويل .

٣ - استغلت الدبلوماسية الفرنسية مشاكل وازمات أخرى ، مثل الأزمة المالية المصرية ومشكلة جزر ابريد الجديدة ، وربطتها

بمشكلة قناة السويس • وقد نجحت الدبلوماسية الفرنسية
بذلك في دفع مشكلة قناة السويس من مرحلة متجمدة الى
مرحلة نشطة بالتوصل الى اتفاقية ١٨٨٨ •

ثانيا : الانجليز يستثمرون احتلالهم للقناة :

نجحت انجلترا في جنى ثمار احتلالها لمصر وقناة السويس
باخضاعها شركة قناة السويس للنفوذ البريطانى واتبعت فى ذلك
السياسات التالية :

١ - سياسة التهديد :

بالقضاء على احتكار دى لسبس للقناة ، بانشاء قناة ملاحية
ثانية تربط البحرين : البحر المتوسط بالبحر الأحمر بمعرفة
انجلترا ، أو بدوران سفنهم حول رأس الرجاء الصالح ، أو
قنوات أخرى خارج دلتا مصر - فى فلسطين - تربط
البحرين •

٢ - سياسة الترغيب :

(أ) باغراء الشركة بمد امتيازها فترة أخرى ، وتوضح هذه
الدراسة حقيقة وأهداف مد امتياز شركة قناة السويس ، وهى
مؤامرة انجليزية - فرنسية ، بدأت خيوطها بعد الاحتلال الانجليزى
لمصر (١٨٨٣) وليست كما يعتقد البعض فى عام ١٩٠٩ •

(ب) أوضحت الشركة أنها ستستخدم مساعيها الحميدة لدى
الخدو لكى تحصل على الأراضى اللازمة لأعمال توسيع وتعميق
القناة وأيضا مد الخط الحديدى - وترعة المياه العذبة لبورسعيد •

(ج) استخدام الحقوق المصرية المسلوية كوسيلة للضغط بها
على الشركة للوصول الى أهدافها .

وعلى أية حال تمثلت أهداف بريطانيا من وراء هذه الضغوط
وتلك الحرب النفسية التوصل للأهداف التالية :

(٩) تحسين قناة السويس بتعميقها لمواجهة متطلبات التجارة الدولية وحركة السفن المتزايدة بها .

(ب) تخفيض جوهري فى رسوم المرور بالقناة .

(ج) ضمان نصيب أكبر للحكومة البريطانية فى ادارة الشركة .

ثالثا : شركة قناة السويس تشارك الانجليز فى النهب الاستعماري لمصر :

باركت انجلترا ، بل وأغضت عينها عن قيام الشركة باستغلال منطقة القناة وقيامها بممارسة بعض أعمال الدولة ، هذا علاوة على قيامها بالاستيلاء على مساحات شاسعة من الاراضى على ضفتى القناة .

كما قامت الشركة - العريقة فى استخدام السخرة - باستغلال عمالها أبشع استغلال ونهبها لحقوقهم مما أدى لثورتهم واغتيالهم لكبير مهندسى الشركة ، وتطورت الثورة مما هدد بتدخل فرنسا فى بورسعيد تحت اسم حماية موظفى شركة قناة السويس .

ولم يتدخل كرومر لحماية الشركة من ثورة عمالها وانما ركز كل اهتمامه على أموين : عدم تعريض الأمن العام فى منطقة القناة للخطر ، وتحاشى قيام العمال المضربين باغراق احدى الكراكات فى القناة .

رابعا : دور قناة السويس فى الاقتصاد والملاحة العالمية :

١ - كانت قناة السويس ومازالَت وستظل الشريان البحرى الذى تتدفق عبره التجارة الدولية ، ومن ثم فدورها عظيم فى تسهيل عمليات النقل البحرى والتأثير فى العلاقات الاقتصادية الدولية وفى حياة الانسان فى الشرق والغرب .

٢ - انشاء شركات ملاحية عديدة تستخدم القناة لربط الشرق بالغرب .

٣ - سهلت قناة السويس حركة الهجرة البشرية الى استراليا ، كما تدفقت عبرها القوات العسكرية والحجاج والمنفيون والبريد .

٤ - فتحت القناة الطريق لهجرة الحيوانات البحرية الموجودة في البحر الأحمر الى البحر المتوسط .

خامسا : دور قناة السويس في التطور التكنولوجي :

١ - اثارت مشكلة ايجاد نظام عالمي موحد لقياس حمولة السفن وتقدير الرسوم الملاحية ، فتم عقد مؤتمر الحمولة الدولي بالاستانة في عام ١٨٧٣ ، وأدى التطور في بناء السفن الى اثاره المشاكل الفنية نحو تفسير قواعد ١٨٧٣ ، ومحاولة ملاك السفن والشركات الملاحية اعفاء الفراغات من الرسوم ومعارضة الشركة ذلك والتهديد بعقد مؤتمر دولي آخر للحمولة .

وفي عام ١٩٠٤ حسمت هذه المشكلة الخاصة بالحمولة ورسوم المرور في نفس الوقت الذي تمت فيه التسوية السياسية بين انجلترا وفرنسا (الوفاق الودي) .

٢ - شجعت قناة السويس التطور في بناء السفن ، بعد تطويرها بالتعميق والتوسيع ، وأدى استخدام السفن الكبيرة الأبعاد للقناة الى تطور مماثل في الموانئ حتى يمكنها استقبال هذه السفن أيضا .

٣ - أدت محاولة اختصار زمن العبور في القناة الى استخدام الكشاف الكهربائي في مقدمة السفن لأول مرة ، وبذلك بدأت الملاحة الليلية في القناة لأول مرة في عام ١٨٨٧ وأحدث بذلك ثورة في الملاحة الليلية .

سادسا : دور قناة السويس فى التنافس الاستعمارى وتغييرها للاستراتيجية البحرية :

١ - أذكت قناة السويس التنافس الاستعمارى الاوروبى لنهب ثروات الشرق والسيطرة على شعوبه .

٢ - فتحت الباب على مصراعيه للتنافس الاستعمارى الاوروبى على سواحل البحر الاحمر وشرقى أفريقيا وسواحل جنوب شرقى آسيا والاقيانوسية .

٣ - سهلت الطريق أمام تدفق القوات والمعدات العسكرية للوصول الى مناطق الثورات وبؤر الصراعات المسلحة فى آسيا وأفريقيا وجزء الاقيانوسية المتناثرة .

٤ - قلبت قناة السويس موازين القوى البحرية فى حوض البحر المتوسط ، ودفعت سياسة بريطانيا الى نبذ سياسة العزلة والدخول فيها يعرف باسم اتفاقات حوض البحر المتوسط ١٨٨٧ وتحول مركز الثقل فى السياسة البريطانية فى حوض البحر المتوسط من مضائق البسفور والدردنيل الى ميناء الاسكندرية كخط دفاعى أول عن قناة السويس .

٥ - دفع خوف انجلترا من القوة البحرية للأسطولين : الروسى والفرنسى فى حوض البحر المتوسط ، الى أن تتخذ من مالطة وجبل طارق قواعد لأسطولها ، وتقسيه الى قسمين لحماية نفسه من خطر الهجوم ، والا يكون الأسطول الفرنسى بأية حال من الأحوال غرب الأسطول البريطانى . ويتلقى الأسطول البريطانى تعزيزاته من انجلترا ، ثم يتجمع فى مالطة لحماية قناة السويس ، ومنع الأسطول الروسى فى البحر الأسود من الانضمام الى الأسطول الفرنسى فى البحر المتوسط .

وتنادى بعض خبراء البحرية البريطانية والساسة الانجليز بتبذ سياسة الاعتماد كلية على قناة السويس كطريق وحيد للهند

لأنه يقيد انجلترا بقيود خطية مثل مشاكل المسألة الشرقية المتفجرة وسهولة حصار قناة السويس وغلقتها ، بوجود طريق بديل للشرق مثل طريق رأس الرجاء الصالح أو طريق سكة حديد بغداد وسكة حديد كندا - الباسيفيكي .

سابعا : دور قناة السويس فى القانون الدولى :

أثار مركز قناة السويس الدولى قريحة فقهاء القانون فى العالم فظهرت الدراسات القانونية الخاصة : بالقنوات الملاحية الطبيعية والصناعية ، وعقدت المؤتمرات القانونية الدولية ، بل وجندت بريطانيا خبراءها القانونيين لدراسة المركز القانونى لشركة القناة والقناة نفسها وتقديم صيغة قانونية تخدم أهدافها الاستعمارية فى مصر .

كما ضم مؤتمر باريس ١٨٨٥ - الخاص بمشكلة قناة السويس - جهابذة القانون الدولى فى العالم فى محاولة منهم لتحديد المركز الدولى للقناة .

وقد خدمت قناة السويس ، بذلك القانون الدولى والقانون البحرى وفتحت الباب للاجتهادات الفقهية التى ساقها بعض رجال القانون وصياغتها فى قالب استعمارى يخدم أهدافها .

المصادر والمراجع

أولا : الوثائق غير المنشورة :

(١) باللغة العربية :

وثائق دار الوثائق القومية بالقلعة (منها بالعربية وأخرى
باللغات الأجنبية) وتشمل :

١ - محافظ مجلس الوزراء عن « قناة السويس » وعددها ١١
محفظة (نقلت حديثا للقلعة) .

٢ - محافظ عن « قناة السويس » وعددها ١٤٤ محفظة (١٨١٦ -
١٩١٦) .

٣ - محافظ عن صندوق الدين .

(ب) باللغات الأجنبية :

1 — Suez Canal authority's archives.

2 — *Unpublished private papers* :

a) *Cromer Papers* :

Official and demi official between Lord Cromer

and Lords, Granville Iddesleigh, Rosebery, Salisbury, Kimberby and Others.
1876 — 1908. F.O./633. Public Record Office

b) *Granville Papers* :

Private and official papers of the Earl of Granville, including official and demi official correspondence with Lord Cromer.
1883 — 1885. Public Record Office

3 — *Unpublished State papers* :

- a) (Turkey) F.O. 78 series.
Diplomatic correspondence between Foreign office and British agency.
Cairo (1877 — 1905). Public Record Office:
- d) Ministry of Transport documents. M.T. File 9
- c) Cabinet papers, 37, 38, P.R.O.
- d) Ministry of «Transport documents. M.T. File 6. P.R.O.

ثانيا : الوثائق المنشورة :

(١) باللغة العربية :

١ - بطرس بطرس غالى (الدكتور) ، قناة السويس ومشكلاتها
١٨٥٤ - ١٩٥٧ .

القاهرة ، الجمعية المصرية للقانون الدولي ، ١٩٥٨ .

٢ - راشد البراوى (الدكتور) ، مجموعة الوثائق السياسية ،
المركز الدولي لمصر والسودان وقناة السويس . القاهرة مكتبة
النهضة . ج ١ ١٩٥٢ .

٣ - شوقي عطا الله الجمل (الدكتور) ، الوثائق التاريخية لسياسة مصر في البحر الأحمر (١٨٦٣ - ١٨٧٩) • من مطبوعات الجمعية المصرية للدراسات التاريخية •

٤ - عبد العزيز محمد الشناوى (الدكتور) وجمال يحيى (الدكتور) وثائق ونصوص فى التاريخ الحديث والمعاصر • القاهرة • دار المعارف ، ١٩٥٦ •

(ب) باللغات الأجنبية :

- 1 — Documents Diplomatiques Français (1871 — 1914)
1ère série: Tom 4 à 13.
2ème série, Tome 1 à 5.
- 2 — German Diplomatic Documents (1871 — 1914). IV
Vols. Selected and Translated by, E.T.S. Dugdale.
Vol. II from Bismarck's Fall to 1898. London 1929.
- 3 — Lettres de Jules Ferry (1846 — 1893). Paris. 1914.
- 4 — Memoires du chancier Prince de Bülow.
Tome Première (1897 — 1902) Traduction de
Heneri Block. Paris 1930.
- 5 — Ministre Des Affaires Etrangères.
Document Diplomatiques Negotiations Relatives au
reglements international pour la libre usage du
Canal de Suez. (1886 — 1887).
- 6 — Parliamentary papers presented to both houses of
parliament, by command of Her Majesty on Egypt's
affairs.
«Correspondence respecting The Suez Canal».
Volumes (1883 — 1904).
- 7 -- Paul Cambon Correspondance. (1870 — 1924) Paris
1940. 3 Vols.

8 — Paléologue, Maurice, un grand Tournant de la politique Mondiale. (1904 — 1906). Paris. 1934.

9 — Semwell, Lieut-Col. J.P.C., Personal letters of King Edward VII, London 1931.

(ج) المحاضر الرسمية لمناقشات البرلمان البريطانى والذى اثير فيها
موضوع قناة السويس :

Hansard Parliamentary Debates.

(مناقشات مجلس العموم واللوردات البريطانى بخصوص
مسألة قناة السويس) .

وهى مجموعة ضخمة من المجلدات موجودة بالمكتبة العامة
لجامعة القاهرة تحت رقم ٧٣٤٥٤ .

ثالثا : الدوريات والصحف :

(١) باللغة العربية :

١ — مجلة كلية الآداب جامعة القاهرة (المجلدات ١٩ ج ، ٢٣ ج ، ١ ،
٢ ج ، ٢٧ ج ، ١ ج ، ٢) .

٢ — مجلة كلية الآداب جامعة الاسكندرية . (المجلد الرابع
١٩٤٨) .

٣ — مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية ، المجلد السادس
والمجلد التاسع عشر .

٤ — صحيفة الاهرام .

٥ — الوقائع المصرية .

(ب) باللغات الأجنبية :

1 — Bullétin Annueles des assemblées général des
actionnaires. (1872 — 1899).

2 — Le Canal De Suez. Bullétin Décadaire de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez.

3 — The Times (بعض أعداد صحيفة)

4 — Economist (بعض أعداد صحيفة)

رابعاً : الكتب :

(١) باللغة العربية :

- ١ — ابراهيم امين غالى ، سيناء المصرية عبر التاريخ . الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٦ .
- ٢ — ابراهيم الشريف (الدكتور) ، الاطماع الاستعمارية فى الشرق الاوسط (بدون تاريخ) .
- ٣ — ابراهيم صقر (الدكتور) ، نقل البترول خلال قناة السويس . مجلة آداب القاهرة ، مجلد ١٨ ج ٢ . ديسمبر ١٩٥٦ .
- ٤ — ابراهيم صقر (الدكتور) ، المستقبل الاقتصادى لقناة السويس . مجلة آداب القاهرة مجلد ١٩ ج ١ مايو ١٩٥٧ .
- ٥ — ابراهيم عبده (الدكتور) ، جريدة الاهرام . تاريخ مصر فى خمس وسبعين سنة . القاهرة . دار المعارف ١٩٥١ .
- ٦ — ايجيه يونان جرجس ، البحر الأحمر ومضايقه بين الحق العربى والصراع العالمى . دار غريب للطباعة ١٩٧٩ .
- ٧ — أحمد أحمد الحتة ، تاريخ مصر الاقتصادى من القرن التاسع عشر . مكتبة النهضة ١٩٥٧ .
- ٨ — أحمد شفيق (باشا) ، مذكراتى فى نصف قرن . مطبعة مصر ١٩٣٤ . ٣ مجلدات .
- ٩ — أحمد صادق موسى : تاريخ الدين المصرى العام .

- ١٠ - أحمد عبد الرحيم مصطفى (دكتور) ، تاريخ مصر السياسى
من الاحتلال الى المعاهدة . دار المعارف ١٩٦٧ .
- ١١ - أحمد عبد الرحيم مصطفى (دكتور) ، مصر والمسألة
المصرية . دار المعارف . ١٩٦٥ .
- ١٢ - أحمد عبد الرحيم مصطفى (دكتور) ، علاقات مصر وتركيا
فى عهد الخديوى اسماعيل . دار المعارف ١٩٦٧ .
- ١٣ - أحمد عبد المنصف محمد (دكتور) وآخرون ، تاريخ
البحرية المصرية فى عائة عام (١٨٦٣ - ١٩٦٣) ،
جامعة الاسكندرية . مطبعة الأهرام ١٩٧٣ .
- ١٤ - أحمد عرابى (الزعيم) ، كشف الستار عن سر الاسرار
فى النهضة المصرية المشهورة بالثورة العرابية . دار
الهلل ١٩٥٣ .
- ١٥ - ا . د كوبر . جغرافية النقل البحرى ، ترجمة ربيع عبد الله
الملط . منشأة المعارف بالاسكندرية ١٩٧٨ .
- ١٦ - السيد حسين جلال (دكتور) ، الصراع الدولى حول
استغلال قناة السويس (١٨٦٩ - ١٨٨٢) . الهيئة المصرية
العامة للكتاب . ١٩٧٩ . (وقد حصلت على جائزة
الجمعية المصرية للدراسات التاريخية) .
- ١٧ - السيد حسين جلال (دكتور) ، دراسات عن السفينة
والحمولة والرسوم الملاحية فى قناة السويس . مطبعة
هيئة قناة السويس ١٩٧٨ .
- ١٨ - السيد حسين جلال (دكتور) ، السفينة والخدمات البحرية
فى قناة السويس . مطبعة قناة السويس ١٩٨١ .
- ١٩ - السيد حسين جلال (دكتور) ، السفينة وصناعة النقل
البحرى . دار المعارف ١٩٨٥ .

- ٢٠ — السيد حسين جلال (دكتور) قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة . دار المعارف ١٩٨٦ .
- ٢١ — السيد حسين جلال (دكتور) ، دراسة في تاريخ مصر الحديث ، مؤامرة مد امتياز شركة قناة السويس . الهيئة المصرية العامة للكتاب . القاهرة ١٩٩٠ .
- ٢٢ — السيد رجب حراز (دكتور) الأزمة المالية في عهد الخديوى اسماعيل ، مجلة كلية الآداب - القاهرة . مجلد ٢٧ ج ١ ، ج ٢ . مايو وديسمبر ١٩٦٥ .
- ٢٣ — الياس الايوبى ، تاريخ مصر في عهد الخديوى اسماعيل باشا . مجلدان . القاهرة مطبعة دار الكتب ١٩٢٣ .
- ٢٤ — الينور بونز ، الاستعمار البريطانى في مصر .
- ٢٥ — أمين مصطفى عفيفى عبد الله (دكتور) ، تاريخ مصر الاقتصادى والمالى فى العصر الحديث . مكتبة الانجلو ١٩٥٤ .
- ٢٦ — انور محمود عبد الواحد (دكتور) ، المعجم الهندسى . دار الشروق لبنان ١٩٧٣ .
- ٢٧ — بير رينوفان ، تاريخ العلاقات الدولية (١٨١٥ — ١٩١٤) . الجزء الاول . ترجمة الدكتور جلال يحيى . القاهرة . دار المعارف ١٩٦٨ .
- ٢٨ — بير رينوفان ، تاريخ العلاقات الدولية (١٩١٤ — ١٩٥٤) . الجزء الثانى . ترجمة الدكتور جلال يحيى . دار المعارف ١٩٧٩ .
- ٢٩ — بير كرابيتيه ، اسماعيل المفترى عليه . ترجمة مؤاد صروف . دار النشر الحديث ١٩٣٣ .
- ٣٠ — جاد طه (دكتور) ، سياسة بريطانيا في مسقط وزنجبار (١٨٥٦ — ١٨٧٣) . مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية . ١٩٧٤ .

- ٣١ — جرانت وتمبرلى ، أوربا فى القرنين التاسع عشر والعشرين
الجزء الثانى . ترجمة محمد على أبو دره ولويس أسكندر
ومراجعة الدكتور عزت عبد الكريم سلسلة الألف كتاب .
١٩٦٧ .
- ٣٢ — جلال يحيى (دكتور) ، التسلط البريطانى على مصر —
٧ . سواحل البحر الأحمر . المكتبة الأفريقية . لجنة
الدراسات الأفريقية . ١٩٦٠ .
- ٣٣ — جلال يحيى (دكتور) ، التنافس الدولى فى شرق أفريقيا
دار المعرفة . القاهرة . مارس ١٩٥٩ .
- ٣٤ — جلال يحيى (دكتور) ، التنافس الدولى فى الصومال .
دار المعارف . ١٩٥٩ .
- ٣٥ — جلال يحيى (دكتور) مصر الإفريقية والاطماع
الاستعمارية فى القرن التاسع عشر . دار المعارف ١٩٦٧ .
- ٣٦ — جلال يحيى (دكتور) ، محمد نصر بهنا (دكتور) ،
مشكلة قناة بنما والاستراتيجية الدولية . الهيئة المصرية
العامة للكتاب . ١٩٨٠ .
- ٣٧ — جمال الدين محمد سعيد (دكتور) ، التطور الاقتصادى
فى أوربا . مكتبة النهضة المصرية . بدون تاريخ .
- ٣٨ — جمال حمدان (دكتور) ، استراتيجيات الاستعمار
والتحريم . القاهرة . أكتوبر ١٩٦٨ .
- ٣٩ — جمال زكريا قاسم (دكتور) ، الخليج العربى . دراسة
لتاريخ الإمارات العربية . (١٨٤٠ — ١٩١٤) . القاهرة .
مطبعة جامعة عين شمس . (رسالة دكتوراه) ١٩٦٦ .
- ٤٠ — جمال زكريا قاسم (دكتور) ، الخليج العربى . دراسة
لتاريخ الإمارات العربية (١٩١٤ — ١٩٤٥) الطبعة
الأولى . ١٩٧٣ .

- ٤١ — جورج حليم كيرلس ، قناة السويس والقنوات البحرية العالمية • دار الفكر العربى • ١٩٦٥ .
- ٤٢ — حسن صبحى (دكتور) ، التنافس الاستعماري الاوربى فى المغرب (١٨٨٤ — ١٩٠٤) • القاهرة • دار المعارف • ١٩٦٥ .
- ٤٣ — حسن صبحى (دكتور) ، التأمر الصهيونى ضد الامة العربية (١٨٨٢ — ١٩٦٧) • دار النهضة العربية • ١٩٦٨ .
- ٤٤ — حسن صبحى (دكتور) ، اتفاقات البحر المتوسط (فبراير — ديسمبر ١٨٨٧) • مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية • مجلد ١٩ لسنة ١٩٧٢ .
- ٤٥ — حسن صبحى (دكتور) ، أزمة فرمان ١٨٩٢ ، بحث منشور بجامعة قطر • الدوحة .
- ٤٦ — حسين كامل سليم (دكتور) ، تاريخ أوروبا الاقتصادى فى القرن التاسع عشر • القاهرة • ١٩٥٣ .
- ٤٧ — رعوف عباس حامد ، مذكرات محمد فريد • (القسم الاول ابتداء من ١٨٩١) • عالم الكتب • القاهرة • ١٩٧٥ .
- ٤٨ — راشد البراوى (دكتور) ، التطور الاقتصادى فى مصر فى العصر الحديث • القاهرة • ١٩٤٨ .
- ٤٩ — ريزى ميور ، سر توسع أوروبا الدولى ، ترجمة عبد الرحمن زهدى • اسكندرية ١٩٢٤ .
- ٥٠ — سامى عزيز (دكتور) ، الصحافة المصرية وموقفها من الاحتلال الانجليزى • دار الكتاب العربى • ١٩٧٤ .
- ٥١ — ساماركو ، انجلو ، الحقيقة فى مسألة قناة السويس • عربيه طه فوزى • ١٩٤٠ .

- ٥٢ — شوقي عطا الله الجمل (دكتور) ، سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر . (رسالة دكتوراه) . القاهرة . ١٩٧٤ .
- ٥٣ — شونوفيلد . هيو . ج ، قناة السويس . ترجمة أحمد خاكي . القاهرة . ١٩٤٥ .
- ٥٤ — صبحي وحيدة ، في اصول المسألة المصرية . القاهرة . ١٩٥٠ .
- ٥٥ — رزنيق ، هانز ، مصر في عهد الاحتلال الابريطاني والمسألة المصرية . القاهرة . ١٨٩٧ .
- ٥٦ — روتشين ، تيودور ، تاريخ المسألة المصرية . (١٨٧٥ — ١٩١٠) . ترجمة العبادي وأحمد بدران . القاهرة . لجنة التأليف والترجمة والنشر . ١٩٣٦ .
- ٥٧ — زاهر رياض (دكتور) ، غارة جيمسون على جمهورية جنوب افريقيا (٢٩ ديسمبر ١٨٩٥ — اول يناير ١٨٩٦) . مجلة كلية آداب القاهرة . المجلد ٢٢ ج ١ مايو ١٩٦٠ .
- ٥٨ — عبد الله رشوان (دكتور) ، المركز الدولي لقناة السويس ونظائرها (وهي رسالة دكتوراه في القانون) . القاهرة . مطبعة حجازي . ١٩٥٠ .
- ٥٩ — عبد الخالق محمد لاشين ، سعد زغلول . دوره في السياسة المصرية حتى ١٩١٤ . دار المعارف . ١٩٧١ .
- ٦٠ — عبد الرحمن الرافعي ، مصر والسودان في أوائل عهد الاحتلال (١٨٨٢ — ١٨٩٢) . الدار القومية للطباعة والنشر . ١٩٦٦ .
- ٦١ — عبد الرحمن الرافعي ، الثورة العرابية والاحتلال الانجليزي . القاهرة . مكتبة النهضة . الطبعة الثانية . ١٩٤٩ .

- ٦٢ — عبد الرحمن الرافعي ، عصر اسماعيل . مجلدان ، القاهرة مطبعة النهضة . ١٩٣٢ .
- ٦٣ — عبد العظيم رمضان (دكتور) ، الجيش المصرى فى السياسة (١٨٨٢ — ١٩٣٦) . الهيئة المصرية العامة للكتاب . ١٩٧٧ .
- ٦٤ — عبد العزيز الشناوى (دكتور) ، السخرة فى حفر قناة السويس . الطبعة الثالثة منشأة المعارف . ١٩٦٦ .
- ٦٥ — عبد العزيز الشناوى (دكتور) ، قناة السويس والتيارات السياسية التى أحاطت بإنشائها . من مطبوعات معهد البحوث والدراسات العربية التابع لجامعة الدول العربية . الجزء الاول . ١٩٧١ . وقد حصل هذا الكتاب على جائزة الدولة التشجيعية فى التاريخ من المجلس الأعلى لرعاية العلوم والفنون والآداب .
- ٦٦ — عبد العزيز الشناوى (دكتور) ، ما تكلفته مصر فى انشاء قناة السويس . مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية ، المجلد السادس ، ١٩٥٧ .
- ٦٧ — عبد العزيز الشناوى ، (دكتور) ، الدبلوماسية الفرنسية تربط بين مسألتى قناة السويس وابريد الجديدة . حوليات كليات الآداب جامعة القاهرة المجلد الثانى والعشرين العدد الاول ، ١٩٦٠ . مطبعة جامعة القاهرة . ١٩٦٤ .
- ٦٨ — عبد العزيز الشناوى (دكتور) ، تكتل الدول لتحويل قناة السويس نكالية فى بريطانيا . حوليات كلية الآداب . جامعة القاهرة . الجزء الاول . مايو ١٩٦١ . والجزء الثانى من بحث فى المجلد الثالث والعشرين ج ٢ ديسمبر ١٩٦١ . مطبعة جامعة القاهرة . ١٩٦٦ .
- ٦٩ — على إبراهيم عبده ، أضواء على المنافسة الدولية فى اعالى النيل . القاهرة .

- ٧٠ - عمر طويسون ، تاريخ مديرية خط الاستواء المصرية ، من فتحها الى ضياعها (١٨٦٩ - ١٨٨٩) ٣ مجلدات . مطبعة العدل باسكندرية . ١٩٣٧ .
- ٧١ - فؤاد مخرج ، منطقة قناة السويس ، القاهرة . مطبعة المعارف . بدون تاريخ .
- ٧٢ - فاروق ابازطة (دكتور) ، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر (١٨٣٨ - ١٩١٤) . الهيئة المصرية العامة للكتاب . ١٩٧٦ .
- ٧٣ - فاروق ابازطة (دكتور) ، الحكم العثماني في اليمن . (١٨٧٢ - ١٩١٨) الهيئة العامة للكتاب . ١٩٧٥ .
- ٧٤ - فوزي رياض فهمي - أهمية الشرق الاوسط العربي الاقتصادية في السياسة الدولية . ج ١ . مكتبة النهضة . الطبعة الاولى . ١٩٥٨ . وهي رسالة ماجستير من قسم العلوم السياسية بجامعة القاهرة . ١٩٥٨ .
- ٧٥ - نشر . ه . ا . ل ، تاريخ أوروبا في العصر الحديث (١٨٧٩ - ١٩٥٠) تعريب أحمد نجيب هاشم ووديع الضبيح . القاهرة . دار المعارف . ١٩٥٨ .
- ٧٦ - كرومر (اللورد) ، عباس الثاني . (بدون تاريخ) .
- ٧٧ - لاندر ، دافيدس ، بنوك وباشوات . ترجمة الدكتور عبد العظيم انيس . دار المعارف . ١٩٦٦ .
- ٧٨ - مارلو ، جون ، تاريخ النهب الاستعماري لمصر (١٧٩٨ - ١٨٨٢) . ترجمة الدكتور عبد العظيم رمضان . الهيئة المصرية العامة للكتاب . ١٩٧٦ .
- ٧٩ - محمد أبو طائلة (دكتور) ، مركز مصر الدولي من الفتح العثماني الى الوقت الحاضر . القاهرة . مكتبة النهضة . الجزء الأول . ١٩٥١ .

- ٨٠ — محمد جمال الدين المسدى (دكتور) ، الاحتلال والحركة الوطنية فى مصر فى أوائل القرن العشرين . مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية مجلد ٢٢ لعام ١٩٥٧ .
- ٨١ — محمد رشيد رضا ، تاريخ الاستاذ الامام محمد عبده ، ج١ . الطبعة الأولى . مطبعة المنار . ١٩٣١ .
- ٨٢ — محمد رفعت ، تاريخ حوض البحر المتوسط وتياراته السياسية . القاهرة ، دار المعارف . ١٩٥٩ .
- ٨٣ — محمد صبرى (دكتور) ، مصر فى اسريقيا الشرقية (هرر - زيلع - بربره) القاهرة ١٩٣٩ .
- ٨٤ — محمد صبرى (دكتور) ، فضيحة السويس . المطبعة العالمية . ١٩٥٨ .
- ٨٥ — محمد طلعت حرب ، قناة السويس . مطبعة الجريدة . ١٩١٠ .
- ٨٦ — محمد شفيق غريال (دكتور) ، تاريخ المفاوضات المصرية - البريطانية . القاهرة مكتبة النهضة . ج ١ . ١٩٥٢ .
- ٨٧ — محمد عبد البارى ، الامتيازات الاجنبية . لجنة التأليف والترجمة والنشر . القاهرة ١٩٣٠ .
- ٨٨ — محمد عبد الرحمن برج ، قناة السويس وأهميتها الاستراتيجية وتأثيرها على العلاقات المصرية البريطانية . دار الكاتب العربى للطباعة والنشر ١٩٦٨ . (رسالة دكتوراة) .
- ٨٩ — محمد فؤاد شكرى (دكتور) ، مصر والسودان (١٨٢٠ - ١٨٩٩) ، دار المعارف ، ١٩٦٣ .
- ٩٠ — محمد فريد ، تاريخ الدولة العثمانية . القاهرة ١٨٨٣ .

- ٩١ — محمد مصطفى صفوت (دكتور) ، انجلترا وتنشأة السويس (١٨٥٤ - ١٩٥٦) . المكتبة التجارية . ١٩٥٦ .
- ٩٢ — محمد مصطفى صفوت (دكتور) ، الاحتلال الانجليزي لمصر وموقف الدول الكبرى ازاءه . دار الفكر العربي . ١٩٥٢ .
- ٩٣ — محمد مصطفى صفوت (دكتور) ، الجلاء الانجليزي عن مصر وبعثة سير هنري دريمندولف . المجلة المصرية . للدراسات التاريخية . المجلد الثاني العدد الأول . ١٩٤٩ .
- ٩٤ — محمد مصطفى صفوت (دكتور) ، علاقات فرنسا بشمال افريقيا في النصف الثاني من القرن التاسع عشر . مجلة آداب الاسكندرية . المجلدان السادس والسابع ١٩٥٢ ، ١٩٥٣ .
- ٩٥ — محمد مصطفى صفوت (دكتور) ، موقف المانيا ازاء المسألة المصرية . مجلة آداب الاسكندرية . ١٩٤٨ .
- ٩٦ — مذكرات غليوم الثاني ، ترجمة أسعد داغر . محرر جريدة الاهرام . القاهرة ١٩٣٤ .
- ٩٧ — محمود صالح منسى (دكتور) ، مشروع قناة السويس بين اتباع سان سيمون وفريدinand دى لسبس . القاهرة . دار الاتحاد العربي للطباعة ١٩٦١ . (رسالة ماجستير) .
- ٩٨ — محمود على الداود (دكتور) ، الخليج العربي والعلاقات الدولية ج ١ (١٨٩٠ - ١٩١٤) . دار المعرفة . جامعة الدول العربية
- ٩٩ — مصطفى الحفناوى (دكتور) ، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة (٤ اجزاء) .

١٠٠- مصطفى خليل (تكتور) ، تطور الصراع نحو السيطرة على البترول العالمى . الجزء الاول . منشأة المعارف بالاسكندرية . ١٩٧٠ .

١٠١- مصطفى النحاس جبر يوسف ، سياسة الاحتلال تجاه الحركة الوطنية (١٩٠٦ - ١٩١٤) . الهيئة المصرية العامة للكتاب . ١٩٧٥ .

١٠٢- مصطفى كامل (باشا) ، المسألة الشرقية . الطبعة الاولى . القاهرة ١٨٩٨ .

١٠٣- مصطفى كامل (باشا) ، مجموعة بحوث القيت في الندوة الدولية التي عقدتها الجمعية المصرية للدراسات التاريخية بمناسبة مرور ١٠٠ سنة على مولده (١٨٧٤ - ١٩٧٤) . مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية . القاهرة . ١٩٧٦ .

١٠٤- موسوعة القضية الفلسطينية ، ملف وثائق وأوراق القضية الفلسطينية . ج ١ .

١٠٥- نجيب مخلوف ، نوبار باشا وما تم على يديه . المطبعة العمومية بمصر (بدون تاريخ) .

١٠٦- هويسون . ج . ف . ، الامبريالية . ترجمة عبد الكريم أحمد . القاهرة . سلسلة الفكر الاشتراكي والسياسي ، بدون تاريخ .

(ب) باللغات الأجنبية :

1. Abbass Hilmi I., A few words on the Anglo — Egyptian settlement London. 1930.
2. Adam Juliette Lamber, L'angleterre en Egypte. Paris. 1922.

3. Afaf Lutfi Al-Sayed Egypt & Cromer, a study in Anglo-Egyptian Relation. London 1968.
4. Ahmed Shafik, L'Egypte modern et l'influence étrange.
5. Alan Moorehead, The White Nile. Penguin books. London. 1963.
6. André Julein & others, Les politiques d'expansion imperialiste. Paris. 1949.
7. André Kostolany, Suez, La Rome d'une entreprise. Paris 1939.
8. Arnold Wright, Twentieth Century's impressions of Egypt.
9. Alexander. J. The truth about Egypt. London. 1911.
10. Alfred Dudley Evans, Transport its history and economics. London. 1946.
11. Alison Philips., Modern Europe. (1815 — 1899).
12. Avram Beno., The evolution of the Suez Canal Status
13. Bourguet, Alfred, La France et L'Angleterre En Egypt. Paris. 1897.
14. Bindra, A.P.S., The Suez Thrombosis, causes and prospects. New Delhi. 1969.
15. Blunt, W.S., Secret History of the English Occupation of Egypt. London. 1907.
16. Borelli, Octave, Choses Politiques d'Egypte. (1883 — 1895). Paris. 1895.
17. Bowden, Witt, an Economic History of Europe, since 1750. New York. 1937.
18. Brehier, Louis, L'Egypte de 1798 à 1900. Paris. 1901.

19. Bülöw Von Bernard, Imperial Germany. London. 1914.
20. Cecil, Gwendolen (Lady), Life of Marquis of Salisbury. Vol. 3. London. 1931. Vol. 4. 1932.
21. Charles Downer Hazen, Europe since 1815. London. 1910.
22. Charles-Roux. J., L'isthme et Le Canal de Suez, 2 Vols. Paris 1901.
23. Charles-Roux, Autour d'une route.
24. Chirol, Sir Valentine, The Egyptian problem.
25. Christian Funk-Brentano, Compagnie Universelle du Canal de Suez. Paris. 1947.
26. Courau, Robert, Ferdinand de Lesseps. Paris. 1932.
27. Crabites Pierre, The spoliation of Suez. London. 1933.
28. Cromer, The Earl of Egypt, Modern Egypt. 2 Vols. London. 1908.
29. Day, Clive, A history of commerce. London. 1914.
30. Claude, Albert Colliards, Droit International et Histoire Diplomatique. Paris. 1950.
31. Cotrell, Alvin J, The Indian Ocean, its political economical and military importance. New York. 1972.
32. Croce, Benedetto, Histoire de l'Italie contemporaine (1871 — 1915) Paris. 1929.
33. Diecy Edward. The Story of the Khedivate. London. 1902.
34. Duff. R.E.B., 100 years of the Suez Canal. London. 1969.

35. Des Micheles Barone, souvenirs de carriere. (1855) — 1886). Paris. 1901.
36. Dhombres, G., Histoire diplomatique de l'Europe depuis le congress de Berlin. (1878 — 1904). Paris. 1917.
37. Douin, George, L'attaque du Canal de Suez. Paris. 1922.
38. Earl Edward Mead, Turkey, the great powers. and Bagdad railway. A study in imperialism. Russel 1966.
- 39 — Edgar Bonnet. Ferdinand le diplomate, le createur de Suez.
- 40 — El Good, Egypt and the army. Oxford. 1924.
- 41 — Farman, E.C., Egypt and its betrayal. New York. 1908.
- 42 — Farnie, D., East and West of Suez . Suez Canal in history (1854 — 1956). Oxford 1969.
- 43 — Fay Sidney Bradshaw, The origin of the world war New Delhi. 1965.
- 44 — Fournier De Flaixe, E., L'indépendance de l'Egypte et le regime international du Canal de Suez.
- 45 — Fisher, H.A.L, A history of Europe. London. 1937.
- 46 — Fitzgerald, Percy, The great Canal at Suez.
- 47 — Fredric. J., Haskins, The Panama Canal. New York. 1913.
- 48 — Freycinet, Souvenirs (1878 — 1893) 2 Vols. Paris. 1912.

- 49 — Freycinet, La question d'Egypte. Paris. 1904.
- 50 — Gann. L.G. & Peter Duigan, Colonialism in Africa (1870 — 1960). Vol. 1. Cambridge. 1969.
- 51 — Gayet, Albert. Coins d'Egypte Ignores.
- 52 — George Nicol, ships constuction and calculation. London. 1937.
- 53 — Gooch, G.P., History of Modern Europe. (1878 — 1919). London. 1940.
- 54 — Goldman, C.S. & others, The Empire and the Century, a series of essays on imperial problems and possibilities by various writers. London. 1905.
- 55 — Grant, A.J., & Temperly, Europe in the nineteenth century (1878 — 1914). London. 1924.
- 56 — Great Canals of the World.
- 57 — Gwyn, S.L., and Tuckwell, G.M. Sir Charles Dilke. 2 Vols. 1917.
- 58 — Hall, D.G., A history of South East Asia. New York. 1968.
- 59 — Hallberg, Charles. W., The Suez Canal, its history and diplomtaic importance. Colombia. 1931.
- 60 — Harrison. Brian., South East Asia. New York. 1968.
- 61 — Hardy. A.C., Seaways and Sea traders. London. 1929.
- 62 — Henri Poydemont, Le Canal de Suez. Paris. 1955.

- 63 — Hippeau Edmond., Histoire diplomatique de la troisième République (1870 — 1889). Paris. 1889.
- 64 — Holt, P.M., The Mahdist state in the Sudan. 1881 — 1898. London. 1970.
- 65 — Holt, P.M. and others, Political and social change in modern Egypt. London. 1968.
- 66 — Hoskins, H.L., British routes to India. London. 1928.
- 67 — Holynski, Alexander., Nubar Pasha devant l'histoire. Paris. 1885.
- 68 — Hurd, Archibald, The sea traders. London. 1922.
- 69 — Hubbard, G.E., British Far Eastern Policy. New York. 1943.
- 70 — Hussien Hussny, Le Canal du Suez et la politique Egyptien. Paris. 1923.
- 71 — Jastrow, M., The War and Bagdad Railway. Philadelphia. 1918.
- 72 — James. J. Cooke., New French Imperialism (1880 — 1910). Conticut. 1973.
- 73 — Kinross, Lord between two seas. London. 1968.
- 74 — Krause, Alexis., Russia in Asia. 1558 — 1899. London. 1899.
- 75 — Laferla, A.V., British Malta. Malta. 1938.
- 76 — Lambelin., Roger, L'Egypte et L'Angleterre. Paris. 1922.

- 77 — Lauterpach., E., The Suez Canal Settlement. London. 1960.
- 78 — Leon Edarin (ed), Egypt under its Khedives.
- 79 — Lesseps., Ferdinand (ed), Recollection of forty years. 2 Vols. Paris.
- 80 — Lloyd (Lord) ., Egypt since Cromer. 2 Vols. London. 1933.
81. — Long good., F. William, Suez Story Key to the Middle East. New York. 1957.
- 82 — Lowe, C.J., Salisbury and the Mediterranean. (1886 — 1896). London. 1965.
- 83 — Ludwig Emil., Guillaume 2. Traduction de Plebrum. Paris. 1930.
- 84 — Marder., Arthur., British Naval Policy. (1880 — 1905). U.S.A. 1940.
- 85 — Mac-Coan, Carilia, Egypt as it is. London. 1899.
- 86 — Mansfield, Peter., The British in Egypt. London. 1971.
- 87 — Malet., Egypt (1879 — 1883). London. 1909.
- 88 — Marlowe, J., Anglo-Egyptian relations. (1880 — 1953). London. 1954.
- 89 — Marlowe, J., The making of Suez Canal. London 1964.
- 90 — Marlowe, J., Cromer in Egypt. London. 1970.
- 91 — Mark Strage., Cape to Cairo. London. 1977.

- 92 — Marloti Barron, Egypt native rulers and foreign interference. London. 1883.
- 93 — Marriolt. J.R., The Eastern question. Oxford. 1924.
- 94 — Marshal Je. E., The Egyptian Enigma. (1890 — 1928). London. 1930.
- 95 — Medlicot., W.N., The congress of Berlin and after 1938.
- 96 — Memoire sur la question d'Egypte et sur les reven-dication National Egyptiennes. Parsi. 1919.
- 97 — Milner, Viscount Alfred., England in Egypt. London. 1907.
- 98 — Moon Parker., Thomas, Ph. d., Imperialism and world Politics. New York. 1942.
- 99 — Moussa, Ahmed, Dr , Essai sur le Canal de Suez., Droit et politique. Paris. 1935.
- 100— El-Hefnaoui Moustafa., Les problemes contem-poraines Posés par le Canal de Suez. Paris. 1951.
- 101— Newman., E.W., Polson, The Mediterranean and its People. London. 1929.
- 102— Notovitch Nicolas, L'Europe et L'Egypte. Paris 1898.
- 103— Ogg & Sharp., Economic Development of modern Europe. New York. 1929.
- 104— Osborne, Sudny, The saar Question, a disease spot in Europe. London. 1923.
- 105— Paul Morand., La Route des Indes. Paris. 1936.

- 106— Plauchut Edmond., L'Egypte et l'occupation anglais. Paris. 1889.
- 107— Renovin, Pierre., La Politiques d'Expansion imperialiste. Paris. 1939.
- 108— Resner., H., L'Egypte sous l'occupation anglaise et la question Egyptienne. Le Caire. 1896.
- 109— Richard Shannon., The Crisis of imperialism (1865 — 1919). London 1976.
- 110— Robert Franke. H, Egypt and the Suez Canal. Washington. 1943.
- 111— Robinson., Rowan, England Italy, Abyssina London. 1935.
- 112— Roland Oliver and Cravase Matheu., History of East Africa. Oxford. 1963.
- 113— Roulatt, Mary., Founders of Modern Egypt. London. 1962.
- 114— Royle, Charles., The Egyptian Campaigns. 2 Vols. London. 1886.
- 115— Russel Thomas, Egypt since 1902 — 1946. London. 1949.
- 116— Sanderson., England Europe and the Upper Nile. (1882 — 1899). London. 1965.
- 117— Sargent., A.J., Seaways of the Empire. London. 1930.
- 118— Safwat. M.M., Tunis and the Great Power. (1878 — 1881). Alex. 1943.

- 119— Schonfield., H.J., The Suez Canal in World Affairs. New York. 1953.
- 120— Scotidis. N., L'Egypte Contemporaine et Arabi Pasha. Paris 1888.
- 121— Seaton-Watson, Disraeli-Gladstone and the Eastern question. London. 1935.
- 122— Siegrfid, André., Suez and Panama. Oxford 1940.
- 123— Sladin, Douglas., Egypt and the English. London. 1908.
- 124— Sorin, Elif, Histoire de la jonction des deux mers. Paris. 1961.
- 125— Stamp., Dudley, A commercial Georgraphy. Longmans. 1937.
- 126— Taffs, Winfred, Ambassador to Bismark. Lord Odo Russel. London. 1938.
- 127— Taylor A.J.P., The struggle for mastery in Europe. (1848 — 1918). London. 1954.
- 128— Taylor A.J.P., English history (1914 — 1945). London. 1970.
- 129— Tabois, Generieve, Perfidious allion, Entente cordiale. London. 1938.
- 130— The new combridge modern history. Vol. 12. The shifting ballance of world forces (1898 — 1945).
- 131— Trevelian, G.M., British history in the nineteenth century and after (1872 — 1919). London. 1965.
- 132— Tignor. R.Lr, Modernization and British colonial rule in Egypt. (1882 — 1914).

Princition university. 1966.

- 133— Vatikiotis, P.J., The modern history of Egypt. London. 1969.
- 134— Vincent, Col. Sir. H., The Suez Canal, Its Origin conistitution and administration. London. 1905.
- 135— Voisin-Bey, Le Canal de Suez. Paris. 1902. Tome. 3. (1883 1902).
- 136— Wallace, D. Mackenzie., Egypt and the Egyptian Question. London. 1883.
- 137— William Walter., Travels in the coast lines of British East Africa and the Islands of Zanzibar. London. 1970.
- 138— Wiener, L., L'Egypte et ses chemins de fer. Brux-elles. 1932.
- 140— Wilson, Arnold., T. he Suez Canal, its past present and future. London. 1939.
- 141— White, Arthur Silva, The expansion of Egypt under the Anglo-Egyptian Condominium. London. 1899.
- 142— Zayed, Mohamed, Y., Egypt's struggle for indepen-dence. Beirut. 1956.
- 143— Yves Van Der Mensbruggher, Les Garanties de la liberte De Suez. Paris. 1964.

خامسا: دوائر المعارف والبيبلوجرافيات :

- 1 — Encydobedia Britanica.
- 2 — The Dictionary of National Biography. George Smith.

3 — Modern Egypt: A list of references to material in the New York Public Library.

سادسا : رسائل جامعية غير منشورة :

١ — سعد زغلول عبد ربه — الاستعمار الالماني في شرق افريقيا (١٨٨٤ — ١٩١٨) . رسالة دكتوراه من كلية الآداب جامعة الاسكندرية ١٩٦٨ .

٢ — سعد زغلول عبد ربه — الاستعمار البريطاني في كينيا (١٨٥٦ — ١٩٢٣) — رسالة ماجستير من آداب جامعة الاسكندرية . ١٩٦٤ .

قائمة الاختصارات المستخدمة في هذا البحث

Bulletin Décadaire

- = Le Canal De Suez. Bulletin Décadaire de la compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez.

British S.C.D.

- = British Suez Canal Directors in Suez Canal Company.

B.T.

- = Board of Trade.

CAB.

- = Cabinet Papers.

C.I.D.

- = Papers of the committee of Imperial Defence.

C.O.

- = The Records of the colonial office.

D.D.F.

- = Document Diplomatiques Français.

G.D.D.

= German Diplomatic Documents.

F.O.

= The Records of the foreign office.

M.T.

= The records of Ministry of Transport.

P.R.O.

= Public Record Office.

Parl. Pap.

= Parliamentary Papers. presented to both houses of Parliament, by command of Her Majesty on Egypt's Affairs.

W.O.

= War Office.

صدر في هذه السلسلة

- ١ - مصطفى كامل في محكمة التاريخ
د. عبد العظيم رمضان
- ٢ - على ماهر
اعداد : رشوان محمود جاب الله
- ٣ - ثورة يوليو والطبقة العاملة
اعداد : عبد السلام عبد العظيم عامر
- ٤ - التيارات الفكرية في مصر المعاصرة
د. محمد نعمان جلال
- ٥ - غارات اوربا على الشواطىء المصرية في المصور
الوسطى
عليه عبد السميع
- ٦ - هؤلاء الرجال من مصر ج ١
لمعى الطيعى
- ٧ - صلاح الدين الأيوبى
د. عبد النعم ماجد
- ٨ - رؤية الجبرتي لأزمة الحياة الفكرية
د. على يركات
- ٩ - صفحات مطوية من تاريخ الزعيم مصطفى كامل
د. محمد أنيس

- ١٠ - توفيق دياب ملحة الصحافة الحزبية
محمود فوزى
- ١١ - مائة شخصية مصرية وشخصية
شكري القاضي
- ١٢ - هدى شعراوى وعصر التنوير
د. نيل راغب
- ١٣ - اكلوية الاستعمار المصرى للسودان
د. عبد العظيم رمضان
- ١٤ - مصر فى عصر الولاة
د. سيده اسماعيل كاشف
- ١٥ - المستشرقون والتاريخ الاسلامى
د. على حسنى الخربوطلى
- ١٦ - فصول من تاريخ حركة الاصلاح الاجتماعى فى مصر
د. حلمى احمد شلبى
- ١٧ - القضاء الشرعى فى مصر فى العصر العثمانى
د. محمد نور فرحات
- ١٨ - الجوارى فى مجتمع القاهرة المملوكية
د. على السيد محمود
- ١٩ - مصر القديمة وقصة توحيد القطرين
د. احمد محمود صابون
- ٢٠ - المراسلات السرية بين سعد زغلول وعبد الرحمن فهمى
د. محمد أنيس
- ٢١ - التصوف فى مصر ابان العصر العثمانى ج ١
توفيق الطويل

- ٢٢ - نظرات في تاريخ مصر
جمال بدوي
- ٢٣ - التصوف في مصر ابان العصر العثماني ج ٢
توفيق الطويل
- ٢٤ - الصحافة الوفدية
د. نجوى كامل
- ٢٥ - المجتمع الاسلامي والغرب
ترجمة : د. عبد الرحيم مصطفى
- ٢٦ - تاريخ الفكر التربوي في مصر الحديثة
د. سعيد اسماعيل علي
- ٢٧ - فتح العرب لمصر ج ١
ترجمة : محمد شريك أبو حديد
- ٢٨ - فتح العرب لمصر ج ٢
ترجمة : محمد شريك أبو حديد
- ٢٩ - مصر في عهد الاخشيديين
د. سيدة اسماعيل كاشف
- ٣٠ - الموظفون في مصر
د. حلمي أحمد شنبه
- ٣١ - خمسون شخصية وشخصية
شكري القاضى
- ٣٢ - هؤلاء الرجال من مصر ج ٢
لمى الطيحي

- ٣٣ - مصر وقضايا الجنوب الافريقى
د. خالد الكومى
- ٣٤ - تاريخ العلاقات المصرية المغربية
د. يونان لبيب رزق
- ٣٥ - اعلام الموسيقى المصرية عبر ١٥٠ سنة
عبد الحميد توفيق زكى
- ٣٦ - المجتمع الاسلامى والغرب ج ٢
ترجمة : د. احمد عبد الرحيم مصطفى
- ٣٧ - الشيخ على يوسف
تأليف : د. سليمان صالح
- ٣٨ - فصول من تاريخ مصر الاقتصادى والاجتماعى فى
العصر العثمانى
د. عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم
- ٣٩ - قصة احتلال محمد على لليونان
د. جميل عبيد
- ٤٠ - الاسلحة الفاسدة ودورها فى حرب ١٩٤٨
د. عبد المنعم الدسوقي الجيمى
- ٤١ - محمد فريد الموقف والمأساة
رفعت السعيد
- ٤٢ - تكوين مصر عبر العصور
محمد شفيق غربال
- ٤٣ - رحلة فى عقول مصرية
ابراهيم عبد العزيز

- ٤٤ - الأوقاف والحياة الاقتصادية في مصر في العصر
العثماني
د. محمد عفيفي
- ٤٥ - الحروب الصليبية ج ١
ترجمة : د. د. حسن حبشي
- ٤٦ - تاريخ العلاقات المصرية الأمريكية ١٩٣٦ : ١٩٥٧
ترجمة : د. عبد الرؤوف أحمد عمر
- ٤٧ - تاريخ القضاء المصري الحديث
تأليف : د. د. لطيفة محمد سالم
- ٤٨ - الفلاح المصري
تأليف : د. زبيدة عطا
- ٤٩ - العلاقات المصرية الاسرائيلية
تأليف : د. عبد العظيم رمضان
- ٥٠ - الصحافة المصرية والقضايا الوطنية
تأليف : د. سهير أسكندر
- ٥١ - تاريخ المدارس في مصر الإسلامية
إعداد : د. عبد العظيم رمضان
- ٥٢ - مصر في كتابات الرحالة والتقناصل الفرنسيين في
القرن الثامن عشر
تأليف : د. الهام محمد علي ذهني
- ٥٣ - أربعة مؤرخين وأربعة مؤلفات من دولة المماليك
د. محمد كمال الدين عز الدين علي

- ٥٤ - الأقباط في مصر في العصر العثماني
تأليف : الدكتور محمد عفيفي
- ٥٥ - الحروب الصليبية ج ٢
ترجمة وتحقيق : ا.د. حسن حبشي
- ٥٦ - المجتمع الريفي في عصر محمد علي
د. حلمي أحمد شلبي
- ٥٧ - مصر الإسلامية وأهل الذمة
د. سيدة اسماعيل كاشف
- ٥٨ - أحمد حلمي سجين الحرية والصحافة
د. إبراهيم عبد الله المسلمي
- ٥٩ - الرأسمالية الصناعية في مصر
د. عبد السلام عبد الحليم عامر
- ٦٠ - المعاصرون من رواد الموسيقى العربية
عبد الحميد توفيق زكي
- ٦١ - تاريخ الاسكندرية
ا.د. عبد العظيم رمضان
- ٦٢ - هؤلاء الرجال من مصر ج ٣
إسحق الطيحي
- ٦٣ - موسوعة تاريخ مصر عبد العصور
اعداد : د. عبد العظيم رمضان
- ٦٤ - مصر وحقوق الانسان
د. محمد نعمان جلال
- ٦٥ - موقف الصحافة المصرية من الصهيونية
د. سهام نصار

- ٦٦ - المرأة في مصر في العصر الفاطمي
د. نريمان عبد الكريم أحمد
- ٦٧ - الأصول التاريخية لمساعي السلام العربية الاسرائيلية
أ. د. عبد العظيم رمضان
- ٦٨ - الحروب الصليبية ج ٢
ترجمة وتحقيق : أ. د. حسن حبشي
- ٦٩ - نبوة موسى ودورها في الحياة
د. محمد أبو الاسعاد
- ٧٠ - أهل الذمة في الاسلام
أ. د. حسن حبشي
- ٧١ - مذكرات اللورد كليرين
ترجمة : د. عبد الرؤوف أحمد عمر
- ٧٢ - رؤية الرحالة المسلمين للأحوال المالية والاقتصادية
لمصر في العصر الفاطمي
أمينة أحمد امام
- ٧٣ - تاريخ جامعة القاهرة
د. رؤوف عباس هamed
- ٧٤ - تاريخ الطب والصيدلة
د. يحيى سمير الجمال
- ٧٥ - أهل الذمة في مصر في العصر الفاطمي الأول
د. سلام شافعي محمود
- ٧٦ - دور التعليم في مصر
د. سعيد اسماعيل علي

٧٧ — الحروب الصليبية ج ٤
ترجمة : د . حسن حبشي

٧٨ — تاريخ الصحافة السكندرية
نعمات أحمد عثمان

٧٩ — تاريخ الطرق الصوفية في مصر في القرن التاسع عشر
ترجمة : عبد الحميد فهمي الجمال

الفهرس

الموضوع	الصفحة
تقديم د . عبد العظيم رمضان	٥
مقدمة	٧
الفصل الأول :	
خطة انجلترا للبقاء فى مصر واحكام قبضتها على قناة السويس	١٣
الفصل الثانى :	
كرومر وقناة السويس	٧٥
الفصل الثالث :	
المراع حول اخضاع شركة قناة السويس للنفوذ البريطانى	١٤٩
الفصل الرابع :	
قناة السويس والتنافس البحرى فى حوض البحر المتوسط	٢٤٥

الصفحة

الموضوع

الفصل الخامس :

قناة السويس والتنافس الاستعماري على سواحل
أفريقيا وآسيا والاقيانوسية ٣٢١

الفصل السادس :

قناة السويس بين الحياد والتدويل وحرية المرور . ٤١٥
خاتمة ونتائج ٤٧٥
المصادر والمراجع ٤٨٣
قائمة الاختصارات المستخدمة في البحث . . . ٥٠٩

رقم الايداع ١٩٩٥/٢٣٨٧

الترقيم الدولي 4 — 4282 — 01 — 977 I.S.B.N.

مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب

يتعرض هذا الكتاب لفترة من أهم الفترات في تاريخ مصر، وهي فترة الصراع الدولي الذي احتدم بعد الاحتلال البريطاني لمصر، واستقر وهذا بعد الوفاق الودي بين أكبر دولتين استعمارييتين في ذلك العصر وهما بريطانيا وفرنسا .

وقد تناول الكتاب خطة بريطانيا لاحكام قبضتها على قناة السويس، وما أثار ذلك من ردود فعل الدول الكبرى. كذلك تناول ما طرأ على الموازين الدولية من تغيير بعد أن أصبحت القناة في يد بريطانيا، وانتقال مركز الثقل في السياسة البريطانية من مضائق البوسفور والدردينيل إلى الاسكندرية وبور سعيد كخط دفاعي أول في قناة السويس.

كذلك تناول الكتاب دور قناة السويس كطريق للأساطيل الحربية للدول الكبرى إبان الثورات والصراعات المسلحة، مثل الحرب الصينية اليابانية، والحرب الايطالية الحبشية والحرب الأسبانية الأمريكية، والحرب الروسية اليابانية.

واختتم ذلك بفصل أخير تناول فيه الصراع بين الدول الكبرى حول تجديد المركز الدولي لقناة السويس.